The Hon'ble Sri T. MARIAPPA.— That question does not arise.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ಲಿಂಗಾರೆಡ್ಡಿಯವರು (ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆ).— ಪಬ್ಲಿಕ್ ವರ್ಕ್ಸ್‌ಗೆ ಒಂದು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಆಡ್ವೈಜರಿ ಸಮಿತಿ ಇದೆಯೆ ?

The Hon'ble Sri T. MARIAPPA.— That does not arise.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ಲಿಂಗಾರೆಡ್ಡಿಯವರು.—ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ರಾಜಿನಾಮೆ ಕೊಟ್ಟಾಗ, ಅವರನ್ನು ಇನ್ನೂ ಇರಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಅವರನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುವುದು ಸರ್ಕಾರದ ನೀತಿಯಲ್ಲವೆ?

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಟಿ. ಮರಿಯಪ್ಪನವರು.—ಅಗತ್ಯವಾಗಿ ದ್ದಾಗ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಇಲ್ಲ.

UNSTARRED QUESTIONS.

(to which answers were laid on the table)

Action to check the spread of Tuberculosis.

Voting of Demands for Grants for 1951-52—Road Transport Schemes.

*Q.—61. **Sri G. NARAYANA GOWDA** (Kolar District—General).—

Will the Government be pleased to state :—

(*a*) whether any representations are made by the people of Kolar District about the spread of T. B. in the District ;

(*b*) the steps they have taken in the matter ?

*A.—**The Hon'ble Sri K. CHENGALARAYA REDDY** (Chief Minister).—

(*a*) Yes.

(*b*) At present, a Tuberculosis ward of 8 beds is under construction in the compound of Sri Narasimharaja Hospital, Kolar. The question of establishing a Sanatorium in Tamka village or at any other suitable place is being examined by the Senior Surgeon.

Voting of Demands for Grants for 1951-52.

Mr. SPEAKER (The Hon'ble Sri V. Venkatappa).—Voting of Demands for Grants for 1951-52 may now be resumed. Demands Nos. 39 to 46 will be placed before the House today. Cut motions Nos. 6, 9, 11, 15, 19, 20, 21, 22, 25, in the III List will be taken up.

DEMAND No. 39.—ROAD TRANSPORT SCHEMES.

XLVI. Receipts from Road Transport Schemes—Working Expenses.

The Hon'ble Sri H. SIDDAIYA (Minister for Revenue and Excise).— Sir, on the recommendation of His Highness the Maharaja, I beg to move :

"That a sum not exceeding Rs. 34,59 000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Receipts from Road Transport Schemes—Working Expenses'."

Mr. SPEAKER.—Motion moved ;

"That a sum not exceeding Rs. 34,59,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Receipts from Road Transport Schemes—Working Expenses'."

There is a cut motion in the name of Sri T. Ramachar. He is not here. That is the only cut motion on this Demand.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು (ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆ).— ಸ್ವಾಮಿ, ನಾನು ಈ ಡಿಮಾಂಡನ್ನು ವಿರೋಧಿಸಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ.

ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಎಂಬುದು ಸರ್ಕಾರದವರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಗೆದುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಒಂದು ಯೋಜನೆ. ಇದು ಹೊಸದು. ಈಗ ಮೂರು ವರ್ಷದಿಂದ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಈ ಮೂರು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಜನ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರುಗಳನ್ನು ಬದಲಾಯಿಸಿದರು ! ಹೊಸದಾಗಿ ಮ್ಯಾನೇಜರಾಗಿ ಬಂದಂಥ ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಇದರ ವಿದ್ಯಮಾನ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಒಂದೊಂದು ಸಾರಿಗೂ 6 ತಿಂಗಳ ಕಾಲ ಆಗಿರಬೇಕು. ಹೀಗಾದರೆ ಕಂಪನಿಯ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯ ಹೇಗೆ ನಡೆಯಬೇಕು ? ಹೊದ ಲನೆಯ ವರ್ಷವೇನೋ 2 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಮೇಲೆ ಲಾಭ ಬಂದಿತೆಂದು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಕರವಾಗಿ ತೋರಿಸಿದಿರಿ. ಅದೇ ಈ ವರ್ಷದ್ದು ನೋಡಿದರೆ ಕೇವಲ 9,000 ಬಂದಿದೆ !

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.—9,000 ಅಲ್ಲ, 29,000 ಎಂದು ಅದನ್ನು ತಿದ್ದಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಅವತ್ತೇ ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು.—29,000 ಎಂದಿಟ್ಟು ಕೊಂಡರೂ ಬಹಳ ಉತ್ಪ್ರೇಜನಕರವಾಗಿದೆಯೇ!! ನಿಮ್ಮ ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟು ಖಂಡಿತ ಸರಿಯಿಲ್ಲ. ಯಾವ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೂ ಅರೆ ಮನಸ್ಸಿನಿಂದ ಮಾಡಿದರೆ ಎಂದಿಗೂ ಸರಿಯಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಹುಶಃ ಸರ್ಕಾರದವರ ಅಭಿಪ್ರಾಯವಿದಲ್ಲ, ಈ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ನಡೆಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ತೋರಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೋ ಎನ್ನುವಂತೆ ಮಾಡುತ್ತಿರುವಂತೆ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಯಾವ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ನೋಡಲಿ ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಾಲಾಗಿ ನಿಂತಿರುತ್ತವೆ. ನಿನ್ನೆ ದಿವಸ ಸಹ ನನ್ನ

ಸ್ನೇಹಿತರೊಬ್ಬರು ವೈಟ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಹತ್ತಿರ ದಾರಿಯಲ್ಲಿ 2—3 ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಂತಿತ್ತೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಓಡಾಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಕೂಡ ಸಕಾಲಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಅನೇಕ ಕಾರಣಗಳಿರಬಹುದು. ಏನೇ ಇರಲಿ, ನಾವು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳೊಡನೆ ಪೈಪೋಟಿ ನಡೆಸಬೇಕಾದರೆ ಬಹಳ ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವ ಉದ್ಯಮವನ್ನು ಕೈಕೊಂಡರೂ ಅದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಶಕ್ತಿಯುಳ್ಳವರಾಗಿದ್ದಾರೆಂದು ತೋರಿಸಬೇಕು. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದೆಂದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಯಲ್ಲೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆಂದಲ್ಲವೇ? ಹೀಗಿರುವಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲಿ ಅಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೂ ಅವಕಾಶ ಕೊಡುವುದೆಂದರೇನು? ಯಾವ ಒಂದು ರಸ್ತೆಯನ್ನೂ ನೀವು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಇಂದು ಯಾವುದನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರೋ ನಾಳೆ ಯಾವುದನ್ನು ವಜಾ ಮಾಡುತ್ತೀರೋ ಅನುಮಾನವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಯಾವ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೂ ಅದನ್ನು ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ತಾವೇ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಇನ್ಯಾರಿಗೂ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಕೂಡದು. ಏಕೆಂದರೆ ಇದರಿಂದ ನೀವು ಸರಿಯಾಗಿ check ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ monopoly ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಇನ್ಯಾರಿಗೂ ಅವಕಾಶವಾಗದ ಹಾಗೆ ಮಾಡಿದ ಹೊರತು ನಿಮ್ಮ ಯೋಜನೆ ಜಯಪ್ರದವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗದೆ ಹೋದರೆ ಕೈಬಿಟ್ಟು ಬಿಡುವುದು ಲೇಸು. ಈಗಂತೂ ದಿನವಹಿ ಜನರಿಗಾಗುತ್ತಿರುವ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಬಸ್ಸುಗಳು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಟ್ಟುಹೋದರೆ ಬೇರೆ ರಿಲೀಫ್ ಬಸ್ಸುಗಳಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿಯಾಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ ಈ ಉದ್ಯಮವನ್ನೇ ಬಿಟ್ಟುಬಿಡುವುದು ಉತ್ತಮ. ಇಂದು ನಿಮಗಾಗುತ್ತಿರುವ ಲುಕ್ಸಾನು ನೋಡಿ! ಬ್ಯಾರೆನ್ಸ್ ಷೀಟ್ ತೆಗೆದುನೋಡಿದರೆ ಗಂಟೇ ಒಳಗೆ ಹೋಗಿದೆಯೆಂದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಮೊದಮೊದಲು ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳಾಗಿದ್ದಾಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಲಾಭ ಬಂತು. ಈಗ ಎಲ್ಲಾ ಹಳೆಯವಾಗಿ ಘರ್ಷವರ್ಷಕ್ಕೂ ಲಾಭ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಮ್ಮ ಹಣಕಾಸಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಕಠಿಣವಾಗಿರುವ ಇಂಥ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ಲುಕ್ಸಾನು ಹೊಂದಿ ಜನರ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆಯ ಮೇಲೆ ತೆರಿಗೆ ಹಾಕುವ ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಕೈಹಾಕಕೂಡದೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಕೆ. ವೀರಣ್ಣಗೌಡರು (ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆ).— ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡಿಗೆ ಒತ್ತಾಸೆ ಕೊಡುತ್ತಾ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರುವ ಕಲವು ರೋಷ ದೋಷಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕೆಂಬುದು ನನ್ನ ಅಪೇಕ್ಷೆ. ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಇಲ್ಲದೆ, ಅಥವಾ ರಿಪೇರಿಗೆ ಬೇಕಾದ ಸಾಮಾನುಗಳಿಲ್ಲದೆ ಅನೇಕ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿಯೂ ನಿಲ್ಲುತ್ತಿರುವುದು ಎಲ್ಲರ ಅನುಭವವಾಗಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ನಟವರು ಈ ಬಗೆಯ ಆರೋಪಣೆಗೆ ಮೊನ್ನೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾ 120 ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿರುವ ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಹೀಗೆ ನಾಲ್ಕಾರು ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಂತರೇನೂ ಆಶ್ಚರ್ಯವಲ್ಲ, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಕಂಪೆನಿಗಳಲ್ಲೂ ಹೀಗೆ ನಿಲ್ಲುತ್ತವೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಇದು ಸಮರ್ಪಕವಾದ ಉತ್ತರವಲ್ಲ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ದಿವಸ 2—3 ನಿಂತಿರುತ್ತವೆಯೆಂದು ಹೇಳಿ, ಎರಡ್ಲಲ್ಲೂ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ, ನಮ್ಮಲ್ಲೂ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿರಲಿ ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಸಮಂಜಸವಾದ ಉತ್ತರವಲ್ಲ. ಊರಿಗೆ ತಲಪುವುದಕ್ಕೆ ಅರ್ಧಮೈಲಿ ಹಿಂದೆ, ಒಂದು ಮೈಲಿ, ಎರಡು ಮೈಲಿ ಹಿಂದೆ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಇಲ್ಲದೆ ಹೋಗುವುದು, ಅಥವಾ ಒಂದು ಬೋಲ್ಟ್ ನಟ್ ಇಲ್ಲದೆ ಹೋಗಿ ಬಸ್ ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕಾಗಿ ಬಂದು, ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೇಳಿಕಳುಹಿಸಿ ಅಲ್ಲಿಂದ ಜೀಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಸಾಮಾನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಸರಿಮಾಡುವುದು— ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ಮೂರು ಕಾಸು ಖರ್ಚಾಗುವ ಕಡೆ ಮೂರು ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚುಮಾಡುವ ಏರ್ಪಾಡು ಬಹಳ ಅಸಮರ್ಪಕವಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ನಾನೂ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಈ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆಯವರಿಂದ ಕೇಳಿ ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೂ ಇಂತಿಂಥಾ ಚಿಲ್ಲರೆ ಸಾಮಾನುಗಳು ಇರಬೇಕೆಂದಿರುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಡ್ರೈವರುಗಳು ಮಾರಿಕೊಂಡುಬಿಡುತ್ತಾರೆಂದು ಹೆದರಿ ಹೀಗೆ ಯಾವ ಸಾಮಾನನ್ನೂ ಕೊಡದೆ ಬಸ್ ಕಳುಹಿಸಿ ಅದು ಕೆಂಗೇರಿಯಲ್ಲೋ ಮದ್ದೂರಲ್ಲೋ ನಿಂತುಬಿಟ್ಟರೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೇಳಿ ಕಳುಹಿಸಿ ಜೀಪ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದೆಂದರೆ, ನಿಮಗಾಗುವ ನಷ್ಟವಿರಲಿ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಹೆದರುವುದಾದರೆ, ಬಸ್ಸನ್ನೂ ಕೂಡ ಅವನ (ಡ್ರೈವರನ) ವಶಕ್ಕೆ ಹೇಗೆ ಕೊಡುವುದು! ಅದನ್ನೂ ಮಾರಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಈ ಅನುಮಾನ ನಿರಾಧಾರವಾದುದು. ಆದುದರಿಂದ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಭರವಾಗಿಲ್ಲ. ಗ್ಯಾರೇಜಿಗೆ ಬಸ್ಸು ವಾಪಸು ಬಂದ ಕೂಡ್ಲೆ ಗ್ಯಾರೇಜ್ ಆಫೀಸರು ಬಂದು ಅಜಮಾಯಿಷಿ ಮಾಡಿ ಎಲ್ಲಾ ಸಾಮಾನೂ ಬಂದಿದೆಯೆ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಚೀಟಿ ಕೊಟ್ಟು ಕಳುಹಿಸಬೇಕೆಂದು ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬಹುದು. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂದರೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಲವಕಾಶವಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲೂ ಕೂಡ. ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಪೆಟ್ಟಿಗೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಮಾರಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಅಂಥಾದ್ದರಲ್ಲೂ ಒಂದು ಗ್ಯಾಲನ್ನು ಪೆಟ್ಟಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಅವರು ಕೇಳಿದಂತೆ ಎರಡು ಗ್ಯಾಲನ್ನೇ ಬೇಕಾದರೂ ಕೊಟ್ಟು ಪೆಟ್ಟಿಗೆ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಖರ್ಚಾದರೆ, ಅದು ಯಾವ ಬಸ್ಸು, ಎಂಥಾ ಬಸ್ಸು, ಏಕೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆ ಖರ್ಚಾಯಿತು ಎಂದೆಲ್ಲಾ ಸರಿಯಾಗಿ ಸಮಜಾಯಿಷಿ ಕೊಟ್ಟು ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಹಾಗಿಲ್ಲದೆ ಜನರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಿ ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡದಿರುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಮೂರನೆಯದಾಗಿ, ಕಾಲದ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹೇಳುವ ಹಾಗಿಲ್ಲ. 6½ ಘಂಟೆಗೆ ಹೊರಡಬೇಕಾದ ಬಸ್ಸು 9ಕ್ಕೆ ಘಂಟೆಯಾದರೂ ಸ್ಟಾಂಡಿಗೆ ಬಂದಿರುವುದಿಲ್ಲ. 9 ಘಂಟೆಗೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸು ಇದೆಯೇ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ, ಇದು 6 ಘಂಟೆಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿದ್ದ ಬಸ್ಸು, ರಿಪೇರಿಯಾಗಿ ಈಗ ಹೊರಟಿದೆ ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಏಕೆ ಹೀಗಾಯಿತೆಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳಿವೆಯೋ ಅಷ್ಟಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿತ್ತು. ಹಾಗಿಲ್ಲದೆ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳಿಲ್ಲದೆ ಹೀಗಾಯಿತೆಂದ ಹೇಳುತ್ತಾ ಹೋದರೆ ನಂಬುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಬೀದಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುವ ಜನ ಬಹಳ ತೀಕ್ಷ್ಣವಾಗಿ ಟೀಕೆಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂಬುದನ್ನು ನೀವು ತಿಳಿಯಬೇಕು. ಅನೇಕ ನಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ತಲೆ ತಗ್ಗಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೂ ನೀವು check ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹಾಕಿರುವುದು ಯಾತನ್ನ? ನಳ್ಳಿಯನ್ನು ಕಾಯುವುದಕ್ಕೆ ನರಿಯನ್ನು ನೇಮಿಸಿದಹಾಗೆ ಬೇರೆ

(ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಕೆ. ವೀರಣ್ಣಗೌಡರು.)

ಬೇರೆ ಇರಾಖೆಗಳಲ್ಲಿ ದುಡ್ಡು ತಿಂದು ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಿ ಅಥವಾ ಜುರ್ಮಾನೆ ಹಾಕಿ ಮನೆಗೆ ಕಳುಹಿಸಿರುವವರನ್ನು ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೊರಡುವ ಅಥವ ತಲಪುವ ಕಾಲ ನಿಗದಿಯಾಗಿಲ್ಲವೆನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ fallow lands bill ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ನಾನು ಬರಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಮದ್ದೂರ್ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡಿಗೆ ಮಧ್ಯಾಹ್ನ 2 ಘಂಟೆಗೆ ಬಂದು ರಾತ್ರಿ 9 ಘಂಟೆಯವರೆಗೆ ಕಾದಿದ್ದರೂ ಬಸ್ ಬರಲಿಲ್ಲ, ಇತ್ತ ಕಡೆ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಬರುವ ಬಸ್ಸೂ ಬರಲಿಲ್ಲ, ಅತ್ತ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಬರುವುದೂ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಹೀಗಾಗಿ ಕೊನೆಗೆ ಮಾಂಡ್ಯಕ್ಕಾದರೂ ಹೋಗಿ ಅಲ್ಲಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಹೊರಡುವ ಬೇರೆ ಏನಾದರೂ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಯೋಚಿಸಿದೆ. ಯಾವ ಕಡೆಗೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸೂ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಕಡೆಗೆ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ಪೈಸಿಡೆಂಟರ ಕಾರಿನಲ್ಲಿ ರಾತ್ರಿ 10 ಘಂಟೆಗೆ ಹೊರಟು 11-30ಕ್ಕೆ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದದ್ದಾಯಿತು. ಹೀಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗುವುದು, ಬರುವುದು ಯಾವುದಕ್ಕೂ ಸರಿಯಾದ ಕಾಲ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲದೆ ಬಹಳ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ.

ಇನ್ನು ಬಸ್ಸಿನ ಸ್ಥಿತಿ ನೋಡಿದರೂ ಸಂಕಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ foot rest ಕೂಡ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಕಂಡಕ್ಟರು ಬಂದು ಭುಜ ಹಿಡಿದೆತ್ತಿ, ಕುಳ್ಳಿರಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಳಿಯಬೇಕಾದರೆ ಮೇಲಿಂದ ಕೆಳಕ್ಕೆ ಧುಮುಕಬೇಕು. Bell Brake ಯಾವುದೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ! ಇಂಥ ಅವಸ್ಥೆ ಯಾವ ಬಡ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕನು ನಡೆಸುವ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೂ ನಾನು ನೋಡಿಲ್ಲ!

ಆಮೇಲೆ ದುಡ್ಡು ವಸೂಲಿ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ನಾನೇ ನೋಡಿದ್ದನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹೋದವರ್ಷ ಕೋ-ಆಪರೇಟಿವ್ ಸೆಮಿನಾರ್‌ಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದೆ. ಮಧ್ಯೆ 4 ಮೈಲಿ, 5 ಮೈಲಿ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುವವರಿಗೆ ಯಾರಿಗೂ ರಶೀತಿಯನ್ನೇ (ಟಿಕೆಟ್) ಕೊಡುವುದಿಲ್ಲ.

ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ನಾನು ದೂರುಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾಗ ಅನೇಕರಿಗೆ ಶಿಕ್ಷೆಗಳಾಗಿತ್ತು. ಅನಂತರ ನಾನೇ ಇಂಥಾ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲಿ ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ದೊಡ್ಡದಾಗಿ ಬಂದು ರಿಪೋರ್ಟ್ ಮಾಡಿ, ಅವರಿಗೆ ಶಿಕ್ಷೆ ಮಾಡಿಸಿ, ಅವರ ಹೊಟ್ಟೆಮೇಲೆ ಹೊಡೆಸುವುದು ಸರಿಯಾದ್ದಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿದು ಬಿಟ್ಟುಬಿಟ್ಟೆ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡತಕ್ಕವರ ಸಾಮಾನುಗಳ ತೂಕ ಇಷ್ಟೇ ಇದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಯತಕ್ಕ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಿಗೆ ಬೇಕಾದ ತೂಕದ ಸಾಧನಗಳನ್ನು ಇವರು ಏಕೆ ಕೊಡಬಾರದು? ಹಾಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ತೂಕದ ಸಾಧನವಿಲ್ಲದೆ ಹೋದರೆ, ಅವರು ಲಗ್ಗೇಜುಗಳನ್ನು ತೂಕಮಾಡಲಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಿಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕು? ಹಾಗೆ ತೂಕದ ಸಾಧನಗಳಿಲ್ಲದಿರುವಾಗ ಬಸ್ ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಎಷ್ಟು ಕೇಳಿದರೆ ಅಷ್ಟನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. 8 ಆಣೆ ಲಗೇಜಾಗತಕ್ಕ ಕಡೆ 3 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಧಾರ್ಜುಮಾಡಿ, ಬಾಕಿಯಿದನ್ನು ತನ್ನ ಜೇಬಿಗೆ ಬಿಟ್ಟು ಬಿಡುತ್ತಾನೆ. ಇದರಿಂದ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ತುಂಬಾ ತೊಂದರೆಗಳಾಗುತ್ತಿವೆ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರುವ ಆದಾಯ ಹೋಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಇಟ್ಟ್ರತಕ್ಕ Checking ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕೂಡ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಚೆಕ್‌ಮಾಡತಕ್ಕವರೂ ಮತ್ತು ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕವರೂ ಎಲ್ಲರೂ ಷರೀಕಾಗಿ ಇಂಥಾ ದುಡ್ಡನ್ನು ಹಂಚಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರಬಹುದೆಂದು ನನಗೆ ತೋರುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ವಿಚಾರ ನನಗೆ ಅಷ್ಟು ಸರಿಯಾಗಿ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ, ಹಾಗೆ ಇರಬಹುದೆಂಬ ನನ್ನ ಊಹೆ.

ಗೊತ್ತಾಗಿರತಕ್ಕ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳೊಂದೂ ಬರದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡತಕ್ಕಂಥ ರಸ್ತೆಗಳು ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲದಿರುವುದೇ ಆಗಿದೆ. ಅನೇಕ ಕಡೆ foot ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಈಗ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಆದರೆ ಇಂಥಾ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಿಗೆಲ್ಲಾ ಏಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆಯೆಂದರೆ, ಎಂತೆಂಥವರನ್ನೋ ಆ ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ಅನುಭವ ಇರಲಿ, ಇಲ್ಲದೇ ಇರಲಿ, ಆ ಬಾಬನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂಬ ಒಂದು ಉತ್ಸಾಹ ಅವರಲ್ಲಿ ಇದೆಯೇ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದೊಂದನ್ನೂ ಆಲೋಚನಮಾಡದೆ, ಯಾವುದೋ ಒಂದು ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕ ಒಬ್ಬ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನೋ, ಅಥವ ಆಹಾರ ಶಾಖೆಯ ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಂಥಾವರನ್ನೋ ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಹಾಕಿ, ಅವರಿಗೆ ಮನಸ್ಸಿಲ್ಲದಿದ್ದರೂ, ಕೆಲಸಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಬಲವಂತದಿಂದ ಅವರನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಿರುವುದೇ ಇದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಕಾರಣ. ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ಇಂಥಾ ಬಲವಂತ ಮಾಘ ಸ್ನಾನದಿಂದ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂಥಾ ಬಾಬಿಗೆ ಏನಿದ್ದರೂ, ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡಿ ಪೂರ್ಣ ಅನುಭವ ಹೊಂದಿರುವಂಥವರನ್ನು ಹಾಕಿದರೆ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳು ಸುಲಲಿತವಾಗಿ ನೆರವೇರಲು ಅವಕಾಶವಿರುತ್ತದೆ. ಅಥವಾ ತಮಗೆ ಅಂಥಾ ಅನುಭವಶಾಲಿಗಳು ದೊರೆಯದೆ ಹೋದರೆ ಕೆಲವರನ್ನು ಹೊರಗಡೆ ಶಿಕ್ಷಣ ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಬರುವಂತೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಟ್ಟು, ಅವರನ್ನು ತರಪೇತುಮಾಡಿಸಿ ಅಂಥಾ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಅನುಭವವಿರತಕ್ಕವರನ್ನು ಈ ಬಾಬಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕೆ ವಿನಾಯಿ ಎಲ್ಲಿಯೋ ರೆವನ್ಯು ಬಾಬಿನಲ್ಲೋ ಅಥವಾ ಮತ್ತೊಂದು ಬಾಬಿನಲ್ಲೋ ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಇಂಥಾ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಬಾಬಿಗೆ ಹಾಕಬಾರದು. ಜುಡಿಷಿಯರ್ ಮತ್ತು ಸಿವಿಲಿಯನ್ ಬಾಬುಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕವರಿಗೆ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸತಕ್ಕ ಅನುಭವ ಹೇಗೆ ಬರಬೇಕು? ಅವರೇನಿದ್ದರೂ ಕಚೇರಿಗೆ ಹೋಗಿ, ಕಾಗದ ಪತ್ರಗಳಿಗೆ ರುಜು ಹಾಕಿ ಮನೆಗೆ ಬರತಕ್ಕವರು. ತಾವು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಆಲೋಚನತಕ್ಕ ವಿಚಾರ ಇದು.

ಮತ್ತೊಂದು ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಈಗ ಸರಿಯಾದ ಗ್ಯಾರೇಜಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಕೂಡ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಮಳೆ, ಗಾಳಿ, ಬಿಸಿಲುಗಳ ಹೊಡೆತಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕಿ ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹಾಳಾಗಿ ಹೋಗಿವೆ. ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡತಕ್ಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸರಿಯಾದ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮಾಲೀಕರೇ ಸಾವಿರ ಪಾಲಿಗೆ ಲೇಸಾಗಿದ್ದಾರೆ. ಬಸ್ ಪ್ರಯಾಣಿಕರುಗಳ ಸೌಕರ್ಯದ ಬಗ್ಗೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದ್ಯಾವೇಗೌಡರು ಅಲ್ಲಲ್ಲೇ ಅಂದರೆ ಅವರ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿರುವ ಕಡೆ, ವಿಶ್ರಾಂತಿ ಗೃಹ, ಹೋಟೇರ್ ಇತ್ಯಾದಿ ಅನೇಕ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಏರ್ಪಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ವಿತರಣೆಯಿಂದಲೂ ಕೆಲಸ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಂಥಾ ಅನುಕೂಲಗಳೆಲ್ಲ ಇಲ್ಲದೆ ಹೋದರೂ ಕನಿಷ್ಟಪಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣೀಕರು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹತ್ತುವ ಕಡೆ ಕಲಕಲವು ಮುಖ್ಯ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಾದರೂ ಮಳೆ, ಬಿಸಿಲುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು shelter ಕೂಡ ಏರ್ಪಾಡುಮಾಡಿಲ್ಲ, ಹೀಗೆ ಯಾವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೇ ನೋಡಲಿ ಈ ಇಲಾಖೆಯ ಕೆಲಸ ತುಂಬಾ ಅತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿದೆ. ಕಾರ್ಯವಾದರೂ

ಇಷ್ಟೆ—ಈ ಬಾಬಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹಣ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಇದನ್ನು ನಡೆಸತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ; ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೂ ಅಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿನ ಧರಮಾನ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ, ಹಾಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ವರಮಾನ ಬರುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಅಧಿಕ ಹಣವನ್ನು ಈ ಬಾಬಿನಮೇಲೆ ಹಾಕಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ದುಡ್ಡಿನ ತೊಂದರೆ, ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಬಾಬನ್ನೇ ಯಾರಿಗಾದರೂ ಖಾಸಗೀ ಜನರಿಗೆ ಇಂದಲ್ಲ ನಾಳೆ ಬಿಟ್ಟು ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದಾಗಿದೆ ಎಂಬ ಒಂದು ಮನೋಭಾವದಿಂದ ಇದು ಹೀಗೆ ನಡೆಯುತ್ತಿರಬಹುದು ಎಂಬ ಇತ್ಯಾದಿ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ತಾವು ಈ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳಿಗೆಲ್ಲಾ ಗುರಿಯಾಗಿದ್ದೀರಿ. ಇವರಿಂದ ಇಡೀ ಮಂತ್ರಿ ಮಂಡಲಕ್ಕೇ ಅಲ್ಲದೆ, ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ಸು ಸಂಸ್ಥೆಗೂ ಕೂಡ ಕೆಟ್ಟ ಹೆಸರು ಬಂದಿದೆ.

ಜನಾಬ್ ಜೆ. ಮಹಮದ್ ಇಮಾಂರವರು.—ಅವರಿಗೇ ಅಲ್ಲ—ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಬಂದಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಕೆ. ವೀರಣ್ಣಗೌಡರು.— ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ವರಮಾನ ಕಮ್ಮಿ ಆಗಿರತಕ್ಕ ವಿಚಾರವಾಗಿ ನನ್ನ ಅನುಭವಕ್ಕೆ ಬಂದಿರತಕ್ಕ ಪ್ರಕಾರ, ಮತ್ತು ಕೆಲಕೆಲವು ಡ್ರೈವರುಗಳು ತಿಳಿಸಿರತಕ್ಕ ಪ್ರಕಾರ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿರುವಂಥ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಕೆಲಕೆಲವು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸಿನವರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸು ಹೊರಡತಕ್ಕ ಕಾಲಕ್ಕಿಂತಲೂ ಅಂದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸು $9\frac{1}{4}$ ಘಂಟೆಗೆ ಹೊರಡಬೇಕೆಂದಿದ್ದರೆ, ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು 9 ಘಂಟೆಗೇ ಹೊರಡುವಂತೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡತಕ್ಕ ಜನರೆಲ್ಲರೂ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೇ ಹೊರಟು ಹೋಗಲು ಅವಕಾಶವಾಗಿ ಕೇವಲ ಮಧ್ಯೆ ಸಮಾರಂಭದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ಖಾಲೀ ತಿರುಗುತ್ತಿದ್ದುದನ್ನು ನಾನೇ ನೋಡಿರುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಮಳವಳ್ಳಿಯಿಂದ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಕೊಲ್ಲೇಗಾಲ್‌ಪೇಟೆಗೆ ಮದ್ದೂರು ಚೆನ್ನಪಟ್ಟಣಗಳ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಿಂದ ಚಿತ್ರದುರ್ಗಕ್ಕೆ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಇಂಥಾ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿರುವ ಕೆಲವು ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲ ಕೆಲವು ಖಾಸಗಿ ಜನರ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಅಂಥಾ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸಿನವರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸು ಓಡುವ ಕಾಲಕ್ಕಿಂತ ಮುಂಚಿತವಾಗೇ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಹಾಗೆ ಒಂದು ಅವಕಾಶ ಅವರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕಿದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಂಥ ಪ್ರಯಾಣಿಕರನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಮ್ಮ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲೇ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಆದರೂ ಮಾಡಿಕ್ಕೊಂಡು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡತಕ್ಕವರು, ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಆಗಿದ್ದಾರೆಯೇ ಇಲ್ಲವೇ ಎಂಬುದನ್ನು ಯಾರೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಸಿಗಾ ಇಟ್ಟು ನೋಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಒಂದು ಕಾರಣದಿಂದಲೂ ಆದಾಯ ಕಮ್ಮಿ ಆಗಲು ಅವಕಾಶವಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಮೊದಲು ಇದು ಒಂದು ವರ್ಷ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ನಡೆಸಿತು. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಬಹಳ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿ ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದಲ್ಲ, ಎರಡಲ್ಲ, ನೂರಾರು ಲೋಪದೋಷಗಳಿವೆ. ಈ ಎಲ್ಲದರ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ತಮ್ಮ ಗಮನವನ್ನಿಟ್ಟು, ಪ್ರತಿಯೊಂದನ್ನೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಈ ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸರಿಪಡಿಸಿ, ಅನುಕೂಲಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ತಿಳಿಸಿ ನಾನೀಗ ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡನ್ನು ಒಪ್ಪಬಹುದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

Mushir-ul-Mulk Janab J. MOHAMED IMAM (Chitadrug *cum* Tumkur—Muslim).—Sir, I oppose the demand and support the arguments advanced by my Hon'ble friend Sri H. K. Veeranna Gowda. I am glad that I am present to-day to offer my views regarding the working of the road transport system in the State. I had something to do with its introduction. It must be admitted that the working of the road transport system within the State is not as satisfactory as we expected it to be. I made a few observations during my Budget speech regarding the working of the system and I was rather amused, if not surprised, when I read in the papers the reply of the Hon'ble Revenue Minister when he asserted that its working is satisfactory. I could make some allowance for mistakes. Of course, every person, every agency does commit mistakes but it is his duty to correct the mistake by realising what the facts are, rather than assert and repeat the same old mistake and say that everything is all right. If everything had been all right regarding the working of the road transport system, I think the Hon'ble Revenue Minister and the persons who are responsible for its working and management would have received praises and I would have been the first person to congratulate them on the good working of the transport system, but I am sorry I cannot congratulate them. Of course, the mistake is not of one day; it cannot be attributed to the Hon'ble Revenue Minister alone. I think I made a few observations regarding the working of the road transport system, last year. I observed then that the way which they commenced the working of the system was quite against the proposal which I made in my report. It was entirely unbusinesslike and I warned then alone that the management is unsatisfactory and it is bound to end in failure. This year the situation has become worse. The return is very meagre. Whether it is Rs. 9,000 or Rs. 29,000 is immaterial. For the capital they have invested which comes to Rs. 50 lakhs, subject to correction, they must at least realise ten per cent net income.

The Hon'ble Sri H. SIDDAIYA.--It is Rs. 23 lakhs That is how the Hon'ble Member goes wrong having it as Rs. 50 lakhs.

Janab J. MOHAMED IMAM.—I said subject to correction. If it is Rs. 23 lakhs we must expect a net return of at least ten per cent, because in the neighbouring States of Travancore and Hyderabad, the return is much higher after providing for working expenses, depreciation and other expenses. We must assume that the road transport system has not brought any return to the Government of Mysore.

Sri G. A. ACHARYA (Bangalore District--General).—It is not a business proposition.

Janab J. MOHAMED IMAM.—It is purely a business proposition. It is with a view to get adequate return on the capital invested that we started it and it is with that idea we invested such a huge amount. There are other considerations also-to provide more comfortable seats, better timings to see that Government buses cater much more conveniently to the public; all these have not been realised. As I said before, from the beginning mistakes have been committed. The whole scheme has been haphasardly started without any basic programme. On the other hand the road transport system which is run by Government must aim at the fundamental idea that it should acquire the entire monopoly of the running of the transport system in the State. In my report three categories of routes are suggested to be taken over by Government; the first is routes that run parallel to the railway line; the second category is short-circuit routes having a longer railway line and the third category is the feeder line. It was insisted in the report, as a preliminary measure, that all routes running parallel to the railway line must be monopolised. It would not only avoid unhealthy competition but would help the railways. I am afraid that this principle was not kept in view. I think that on parallel lines which compete with the railways, Government have put in some buses. But private buses also run along these lines to compete with the Government ones. For example, the route from Chitaldrug to Bangalore is parallel to the railway line. Government buses are running and private buses may not run continuously but they run from Chitaldrug to Sira, Sira to Tumkur, and Tumkur to Bangalore. Some buses run in a circuitous route *via* Madhugiri. On such a route except the Government bus no other bus must be allowed to ply. Then alone we can avoid competition and get more income.

With regard to short circuit routes, I will give one example. The route from Chitaldrug to Shimoga is a short-circuit route because travelling by train will not only involve a longer time but also longer mileage. On the other hand if the journey is undertaken by bus, it can be done within three or four hours. In such a case it may be a loss to the railways but it will be an income to Government. Such routes must be monopolised by the Government. I am not concerned about feeder routes. Ultimately they must also be monopolised. As a preliminary measure it is absolutely necessary for the Government to monopolise parallel lines to railway and short-circuit lines, if we have to avoid competition. Government commenced the road transport system about 2½ years ago. What have they done? They did not consult any committee. They did not consult any expert. They at once placed orders for one hundred buses. They did not ascertain which bus would last longer and give better service. I am afraid orders were placed indiscriminately.

Sri G. A. ACHARYA.—They did not blindly place orders.

Janab J. MOHAMED IMAM.—Before placing orders for buses they ought to have consulted experts as to which bus would last longer and which would be free from jolting, etc. I have travelled in some of these buses and I may say that some of them are very shaky. Of late they placed orders for bigger chassis but in the beginning they placed orders for small buses. My friends also have travelled in these buses and they have the experience. These buses never stand well on the road as big buses. There was a proposal that Government must purchase heavy diesel engine buses

which would involve less maintenance expenditure. (An Hon'ble Member: More capital). That does not matter. In Hyderabad and in Travancore mostly diesel engine buses are running. They are really very good. The running expenditure is only one-third of what is spent on buses run on petrol and they also last longer. It is considered to be cheaper in the long run taking into consideration the working expenses and durable capacity.

Sri H. K. VEERANNA GOWDA (Mandya District—General).—It is said that it is not so. Those engines, it seems, give a lot of trouble.

Janab J. MOHAMED IMAM.—I am giving my information. As I said, Government should have consulted the experts as to the manner it should be managed.

I now come to the management. Any industrial concern and much less road transport will not receive adequate attention if it is managed directly by Government. In other places; for example, in the State of Hyderabad the entire management is in the hands of a committee consisting of the President of the Executive Council, the General Manager of Railways and some other gentleman. They are the final authority. Government used to audit accounts and the Committee was an auxilary to the Railway Department. But here the Government under-took the entire responsibility of running and managing the scheme and we cannot expect the concern to thrive when it is directly under the management of Government when they have other multifarious duties. Every day the Chief Superintendent in Hyderabad would call the Assistant Superintendent and would give a programme to go and visit a certain spot and check the bus. There was a perfect system of checking and runn ng the transport. The whole matter would be referred to a tribunal consisting of high-placed officers and it was left to them to conduct it. But under Government management it cannot be run as a business concern. It should go through the usual Secretariat channel in the Government. On the other hand in a business concern orders have to be passed quickly and immediately. So, from the very fact that it is under the Government we cannot say that this system will receive adequate attention. Even now I submit to Government to have only indirect responsibilities and give up direct responsibility. They must entrust the management to a committee of 3 members. They must be held responsible. In the beginning they had laid down a programme and said that they would nationalize the Road Transport in the State within five years. When Sri Mariappa began the programme he said he would nationalize all the buses from Bangalore to Mysore.

The Hon'ble Sri T. MARIAPPA.—Sir, he is misquoting me. The idea then was to develop road transport in three zones, first-Bangalore, second-Mysore and the third-Shimoga. The first zone with main arterial roads, secondly we will go to Mysore and then to Shimoga, after knowing the facts. It is much better to offer comments.

Janab J. MOHAMED IMAM.—That is what I remember. He said that during the first year, whether arterial or whatever they may be, all buses that come to Bangalore and go from Bangalore would be nationalized. We were under the impression, as lay men, that all buses that come to Bangalore and go out of Bangalore would be nationalized. Even now that programme has not been fulfilled. Even now from Bangalore not only the Government buses but a number of private buses ply. For the second and the third year nothing has been done. We find matters going from bad to worse. Private buses are increasing in dozens and hundreds.

In the initial stage they must acquire all the private buses. It was recommended at that time that no fresh licenses should be issued, no fresh permits should be given. But we find that a number of licenses and permits are being issued whether for running on parallel routes or feeder routes. This is rather cutting the road transport system. I must only point out that the whole thing needs re-organization and reorientation. The public have lost confidence in these buses. It has come

(JANAB J. MOHAMED IMAM.)

to my personal knowledge that when a bus leaves a certain place people are not sure that they reach the destination in time. This is correct. First of all the question of petrol comes. They say that no sufficient quantity of petrol is supplied. Then, I do not know how many relief buses are there. For example if a bus is due to arrive at Bangalore at 7 p.m. and if it does not come, at once a relief bus must go. This is not being done now. What is more essential in road transport is an up-to-date workshop as in Hyderabad. There is an up-to-date workshop there, where 1,000 persons are working. They have got trained mechanics. Here, I do not know what steps Government have taken in this direction. The maintenance of these buses is simply hopeless. There must be sufficient outposts and sheds. In Hyderabad no bus stands outside. I have seen in Chitaldrug buses standing outside. They should be properly maintained. Nothing of this kind is done. Only, Government have purchased some buses and put them on the roads. With this state of affairs, we cannot expect any return. So, let the Government make up its mind if they are anxious to monopolise and make it a success; let them reorientate the whole thing and let them see how it is working in Hyderabad and Travancore. I advise the Hon'ble Revenue Minister or the Transport Minister to visit the places and get a first hand knowledge; otherwise, it would be a half-minded measure. Let them examine the whole question with the help of experts and leading business men. Otherwise, I would advise them to close this business instead of incurring further expenditure and at least allow the private people to reap the benefits of the road transport system.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ರಂಗರಾಮಯ್ಯನವರು (ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆ).—ಈ ಡಿಮಾಂಡನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಾ, ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಬೇಕೆಂದು ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಶ್ರೀಮಾನ್ ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು ಮತ್ತು ಜನಾಬ್ ಇಮಾಂರವರು ಬಸ್ಸುಗಳ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೆ ಕೈ ಹಾಕಿದ್ದೇ ಮಹಾಪರಾಧ ಅನ್ನೋತರಹದಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದರು.

Janab J. MOHAMED IMAM.—He should not misquote me, sir I said it is quite necessary.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ರಂಗರಾಮಯ್ಯನವರು.—ನಿಮ್ಮ ಪಾದ ಸರಣಿ ಹೊಗಿತ್ತು. ನಾವು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ್ದು ಇಷ್ಟೆ. ಇದು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿ 2 ವರ್ಷ ಆಯಿತು. ಇದರಲ್ಲಿ ನಾವು ಹಳೇ ಕದೀಮರಮೇಲೆ ಪ್ಯೆಫೋಟ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಒಂದು ವಿಚಾರ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡತಕ್ಕ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳವರಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇ ತಪ್ಪು ಎಂದು ಹೇಳುವುದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪುವುದಿಲ್ಲ. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಆ ಕಡೆಯಿಂದ ಮೂರು ಈ ಕಡೆಯಿಂದ ಮೂರು ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೊರಡುತ್ತಿವೆ. ಮಧ್ಯೆ ಅನೇಕ ಕಡೆ ಬರತಕ್ಕ ಪ್ರಯಾಣೀಕರಿಗೆ ಏನು ಸೌಕರ್ಯ ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಪ್ರಯಾಣೀಕರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭಮಾಡಿ 2½ ವರ್ಷ ಆಗಿದೆ. ಈಗ ತೊಂದರೆಗಳು ಪ್ರತಿನಿತ್ಯ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಾ ಇವೆ. ಆದರೆ ಎರಡು ವರ್ಷ ಸರಿಯಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ, ಮೂರನೇ ವರ್ಷಕ್ಕೆ ಕಾಲುಹಾಕುತ್ತಿರುವಾಗ ಅದರಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ತೊಂದರೆಗಳು ಬರುತ್ತಿವೆ. ಮ್ಯಾನೇಜ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲೂ ಸಹ ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕೆಂಬುದು ಪಾಸ್ಥವವಾದ ಸಂಗತಿ. ಏಕೆಂದರೆ ಈಗ ಮೈಲಿಗೆ 8 ಕಾಸು ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ. ನೀವು 8 ಕಾಸು ಹಾಕಿರುವಾಗ ಬಾಕಿಯವರು 6 ಕಾಸಿನಂತೆ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಗುಂಡಲು ಪೇಟೆಯಿಂದ ಮೈಸೂರಿಗೆ 1¼ ರೂಪಾಯಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ತೆಗದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಆದೇ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸಿನವರು 1 ರೂಪಾಯಿನಂತೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರೀತಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿದ್ದರಿಂದ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಮೊದಲು ಖಾಸಗೀಯವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದ ರೈಸೆಕ್ಷನ್‌ಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಮಾಡತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದರೇ ಏನಃ ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಖಾಸಗೀಯವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟೇ ಇದ್ದೀರಿ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಆದಾಯ ಕಮ್ಮಿ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ನಂಜನಗೂಡಿಗೆ 8 ಆಣೆ ಇದ್ದರೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ 10 ಆಣೆ ಚಾರ್ಜ್‌ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ತೊಂದರೆಯಾಗಿದೆ. ಈಚೆಗೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಟ್ಟರೆ ಆ ಟಿಕೆಟ್ ಬರೆದ ಹೊರತು ಬಸ್ಸು ಓಡಿಸಕೂಡದು ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ತೊಂದರೆ ಆಗುತ್ತಾ ಇದೆ. ತೊಂದರೆ ಆಗುವುದು ವಾಸ್ತವ. ಆದರೆ ಯಾವರೀತಿ ಬದಲಾಯಿಸಬೇಕೋ ಆ ರೀತಿ ಬದಲಾಯಿಸಿಕೊಂಡು ಇರತಕ್ಕ ತೊಂದರೆಯನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಮುಂದುವರಿಸಬೇಕೇ ಹೊರತು ಇಲ್ಲಿಗೇ ಬಿಡಕೂಡದು. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದಂತೆ ಕೆಲವು ಪ್ರಯಾಣೀಕರಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ ಎಂದು ಅದರ ಕೈ ಬಿಡುವುದು ಸೂಕ್ತವಲ್ಲ.

ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಜನರ ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಭಾವನೆ ಬಂದಿದೆ. ಬಾಕಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಕುಳಿತು ಮೈಕೈ ಜಜ್ಜಿಸಿಕೊಂಡು, ಹೆಚ್ಚು ಜನರನ್ನೂ ಸೇರಿಸಿಕೊಂಡು ಕಷ್ಟಪಡುವದು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಲ್ಲವೆಂಬ ನಭ್ಯಾವನೆ ಬಂದಿದೆ. ಈ ನಭ್ಯಾ

ವನೆಯನ್ನುಳಿಸಿಕೊಂಡು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ನಿಂದ ಮುಂದೆಯೂ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ, ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಸೂಕ್ತ ಏರ್ಪಾಡುಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿ ಈ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ನಾನು ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಚನ್ನಬೈರೇಗೌಡರು (ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ನಲ್ಲಿ ಏನು ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಬಡ್ಜೆಟ್ ಭಾಷಣಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರೂ ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ನೆನ್ನೆ ಮೊನ್ನೆ ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರಿನ ಹತ್ತಿರ ಒಂದು ಭಾರಿ ಅನಾಹುತವಾಗಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಕೊನೆಯಪಕ್ಷ ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ಜನರಾದರೂ ಸತ್ತಿರಬಹುದೆಂದು ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಈಚೆಗೆ ಹೆಬ್ಬಾಳು ಕೆರೆಮೇಲೆ ಒಂದು ಅನಾಹುತವಾಗಿ ನಾಲ್ಕಾರು ಜನರಿಗೆ ಘಾಯವಾಯಿತು. ಈ ರೀತಿ ದಿನವೂ ಒಂದೊಂದು ಅನಾಹುತವಾಗುತ್ತಲೇ ಇದೆ. ಡ್ರೈವರು ಕಂಡಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ಎಚ್ಚರಿಕೆಯಿಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಹೀಗಾಗುತ್ತಿದೆ. ಸರಿಯಾದ ಚೆಕ್ಕಿಕರ್ ಅನುಭವವಿರುವವರನ್ನು ನೇಮಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಇದರ ಜನರಲ್ ಮ್ಯಾನೇಜರ್ ಆಗಿರುವವರು ಚೆಕ್ಕಿಕರ್ ಮೆಕ್ ಆಗದೇ ಯಿರುವುದರಿಂದ ಈ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ನೆನ್ನೆ ಕೆ. ಜಿ. ಎಫ್. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಎರಡು ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಂತು ಹೋಗಿದ್ದವು ಎಂದು ಕಾಂಗ್ರೆಸ್ ಮೆಂಬರುಗಳು ಹೇಳಿರುತ್ತಾರೆ. ಮೊನ್ನೆ ನಾನೇ ನೋಡಿರುವಹಾಗೆ ಬನ್ನಮಂಗಲ ಕೃಷ್ಣರಾಜಪುರದ ಹತ್ತಿರ ಎರಡು ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೊಸಕೋಟೆ ಹತ್ತಿರ ಎರಡು ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಂತಿದ್ದವು, ಹೀಗೆ ನಾಲ್ಕಾರು ಬಸ್ಸುಗಳು ನಡುದಾರಿಯಲ್ಲಿ ನಿಂತು ಹೋಗಿದ್ದವು. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಜನರಿಗೆ ಏನೇನು ಕೆಲಸವಿತ್ತೋ ಏಪ್ಪು ತೊಂದರೆಯಾಯಿತೋ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆಮಾಡಬೇಕು. ತುಮಕೂರಿನಿಂದ ಬರುವ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಯಶವಂತಪುರದ ಹತ್ತಿರ ನಿಂತುಹೋಯಿತು. ಅದರಲ್ಲಿ ತುಮಕೂರಿನಿಂದ ವಿಕ್ಟೋರಿಯಾ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಸೇರಿಸಬೇಕೆಂದು ಒಬ್ಬ ರೋಗಿಯನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದರು. ಆ ಮಧ್ಯೆ ಹೀಗೆ ಬಸ್ಸು ನಿಂತುಹೋಗಿ ಅವರು ಬೇರೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿ ತಂದು ವಿಕ್ಟೋರಿಯಾ ಆಸ್ಪತ್ರೆಗೆ ಹೋಗಿ ತಲಪುವ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಆ ರೋಗಿಯ ಪ್ರಾಣವೇ ಹೋಗಿತ್ತು. ಆಮೇಲೆ ನನ್ನ ಕಾರನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿ ಅವರನ್ನು ತುಮಕೂರಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾಯಿತು. ಈ ಬಸ್ಸೇ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಅವರು ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಯನ್ನೋ ಬೇರೆ ಕಾರನ್ನೋ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದರು. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಂಬಿ ಹೀಗಾದರೆ ಏನುಮಾಡುವುದು ? ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಲಾಭ ಬರಬೇಕು, ಅಥವ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಿರಬೇಕು, ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಏನು ಪ್ರಯೋಜನ ? ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಶಕ್ತಿಯಿಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಇದನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡೇನು ಪ್ರಯೋಜನ! ಎರಡು ವರ್ಷದಿಂದ ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವಾಗ ಇಂಥಹ ಮೊಂಡಬಾಳು ಏಕೆ ಬಾಳಬೇಕು ?

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.—I object to the use of this word particularly ನಿರಾಧಾರವಾಗಿ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾ unparliamentary ಯಾಗಿ ಮಾತನಾಡುತ್ತಿರುವುದು ನ್ಯಾಯಸಮ್ಮತವಾದುದಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಚನ್ನಬೈರೇಗೌಡರು.—ಮೊಂಡಬಾಳು ಎಂಬುದು unparliamentary ಆಗಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಕೊಟ್ಟ ಉದಾಹರಣೆಯ ಒರಟು ಮಾತಿನಿಂದ ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ನೋವಾಗಿದ್ದರೆ ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ದಾಸಪ್ಪನವರು.—ನಥಿಂಗ್ ಇಸ್ ಅನ್‌ಪಾರ್ಲಿಮೆಂಟರಿ ಇನ್ ಇಟ್. ಒಳ್ಳೆಯ ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಬೇಕೇ ಹೊರತು ಕೆಟ್ಟ ಸಂಪ್ರದಾಯಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—Is it unparliamentary Sir ?

The Hon'ble Sri H. C. DASAPPA.—Absolutely unparliamentary. From my point of view it is worse than unparliamentary

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಚನ್ನಬೈರೇಗೌಡರು.—ಹಿಂದಿನ ವರ್ಷ 20—25 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಲಾಭ ತೋರಿಸಿದ್ದರು. ಆಗ ಶ್ರೀಮಾನ್ ವೆಂಕಟಸ್ವಾಮಿ ಎಂಬವರಿದ್ದರು. ಅವರಿಗೆ ಚೆಕ್ಕಿಕರ್ ಪರಿಶ್ರಮವಿತ್ತು, ಅವರನ್ನೇ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತು. ಅವರು ರೈರ್ವೈ ಇರಾಖೆಯಲ್ಲಿದ್ದು ಚನ್ನಾಗಿ ಅನುಭವವಿತ್ತು. ಅವರಿದ್ದ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿತ್ತು, ಮತ್ತೆ ಸರ್ಕಾರದವರೇ ಇದನ್ನು ನಡೆಸುವುದಾದರೆ ಅವರನ್ನೇ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲಮಾಡಲಿ, ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗಾದರೂ ಕೊಟ್ಟು ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಲಿ. ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಬಾರದೆಂದು ಶ್ರೀಮಾನ್ ರಂಗರಾಮಯ್ಯನವರು ಹೇಳಿದರು. ಖಾಸಗಿಯವರ ಬಸ್ಸುಗಳಿರುವುದರಿಂದ ಈಗ ಜನರಿಗೆ ಎಷ್ಟೋ ಅನುಕೂಲವಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರಿಗೆ ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸಲು ಶಕ್ತಿ ಬರುವವರೆಗೆ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಇರಲಿ, ಇಬ್ಬರೂ ನಡೆಸಲಿ. ಖಾಸಗಿ ಸರ್ವಿಸುಗಳನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಬಾರದು. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡನ್ನು ನಾನು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತೇನೆ.

*ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು (ರೆವೆನ್ಯೂ ಮತ್ತು ಎಕ್ಸೈಜ್ ಸಚಿವರು).—ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳು ನದುದ್ದೇಶದಿಂದ ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸುತ್ತಾ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಕೆಲವು ಉಪಯುಕ್ತವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ಅವರಲ್ಲಿ ಕೆಲವರನ್ನು ವಂದನಾಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ವಂದಿನ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮತ್ತೆ ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ನಿರಾಧಾರವಾದ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಟೀಕೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರು. ಅವರಲ್ಲಿ ಜನಾಬ್ ಇಮಾಂ ಸಾಹೇಬರು, 50 ಲಕ್ಷ ಅಥವಾ ಅರ್ಧಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿನಷ್ಟು ಭಾರಿ ಬಂಡವಾಳ ಹಾಕಿ.....

Janab J. MOHAMED IMAM.—I corrected myself afterwards.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.—ಆ ಮೇಲೆ ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಸರಿಮಾಡಿಕೊಂಡರಾದರೂ ಮೊದಲೇ ಇದು ಗೊತ್ತಿದ್ದರೆ ಅವರ ಪಕ್ಷದ ಸದಸ್ಯರು ವಿರೋಧಿಸಿದ್ದಾರೆಂದು ಎರಡು ಮಾತು ಹೇಳಿ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರೆಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ.

ನಾನು 27ನೆಯ ತಾರೀಖಿನ ದಿನವೇ ವಿಮರ್ಶೆಮಾಡಿ ಹೇಳಿರುವ ಹಾಗೆ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ 1948ರಿಂದ 1950ನೆಯ ಡಿಸೆಂಬರ್ ಆಖೈರಿನವರೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದಕ್ಕೆ

*Indicates that the speech has not been revised by the Hon'ble Member concerned.

(ಮಾನ್ಯ. ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.)

ಹಾಕಿರುವ ಬಂಡವಾಳ 23,4086 ರೂಪಾಯಿಗಳು ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲೇ ಇನ್ನೊಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟ ಪಡಿಸಬೇಕಾಗುದು ಅವಶ್ಯಕ. 1950-51ನೆಯ ಸಾಲಿಗೆ 29 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ನಷ್ಟ, 9 ರೂಪಾಯಿ ಯಲ್ಲ. ಮುದ್ರಣವಾಗಿರುವ ಬಡ್ಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಅದು ತಪ್ಪಾ ಗಿಬಿದ್ದಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸೂಚಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಷ್ಟು ಕಡಿಮೆ ಲಾಭ ಕಾಣುತ್ತಿರುವುದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ, ಮೊದಲನೆಯ ವರ್ಷ ನಾವು ಡಿಪ್ರೀಸಿಯೇಷನ್ ಫಂಡಿಗೆ ತೆಗೆದಿದ್ದ ಹಣ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಯಿದ್ದುದರಿಂದ, ಎರಡನೆಯ ವರ್ಷ ಅದಕ್ಕಿಂತ ಸ್ವಲ್ಪ ಜಾಸ್ತಿ ತೆಗೆಯಲಾಯಿತು. 1950-51ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಈ ಬಾಬಿಗೆ ಭಾರಿ ಹಣವನ್ನು ತೆಗೆದುದರ ಫಲವಾಗಿ ನಿವ್ವಳ ಉತ್ಪತ್ತಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಿಮೆ ತೋರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಹೇಗಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ತಿಳಿಯಬೇಕಾದರೆ ಡಿಪ್ರೀಸಿಯೇಷನ್‌ಗೆ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ತೆಗೆ ದಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಪೊದಲು ನೋಡಬೇಕು. ಡಿಪ್ರೀಸಿ ಯೇಷನ್ ಫಂಡಿಗೆ 1949-50ನೆಯ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ 3 ಲಕ್ಷದ 25½ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ತೆಗೆದಿದೆ; 1950-51ರಲ್ಲಿ 4 ಲಕ್ಷದ 69 ಸಾವಿರ ಚಿಲ್ಲರೆ ತೆಗೆದಿದೆ. ಅಂದಮೇಲೆ ಹೋದ ವರ್ಷಕ್ಕಿಂತಲೂ 1 ಲಕ್ಷದ 44 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಈ ಸಾರಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ತೆಗೆದುದರಿಂದ 30 ಸಾವಿರ ಮಾತ್ರ ನಿವ್ವಳ ಉತ್ಪನ್ನ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಡಿಪ್ರೀಸಿಯೇಷನ್ ಫಂಡಿಗೆ ತೆಗೆದಿರುವ ಹಣ ವನ್ನೂ ಇದನ್ನೂ ಸೇರಿಸಿದರೆ ನಮಗಾರು ಒಂದೂ ಮುಕ್ಕಾಲು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಈ ಸಾರಿ ಲಾಭ ಬಂದಿದೆ ಎಂದು ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನಾವು ಆಧಾರ ಪೂರ್ವಕ ವಾದ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳಿಂದ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು.—ಈ ವರ್ಷ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗಿವೆಯೇ ?

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.—ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೆಚ್ಚಾಗದೆ ಇರುವುದರಿಂದಲೇ ಇಷ್ಟೇ ಲಾಭ ಬಂದದ್ದು. ಹೆಚ್ಚಾಗಿದ್ದರೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಲಾಭ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ನಾವು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕೊಂಡುಕೊಂಡಿಲ್ಲ.

ಆಮೇಲೆ ಡಿಸೆಂಬರ್ ಆಖೈರಿನಲ್ಲಿ ಬಂದಿರುವ ಉತ್ಪನ್ನ 60 ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚು 54½ ಲಕ್ಷ ಅಲ್ಲಿಗೆ 5½ ಲಕ್ಷ ಲಾಭ ಬಂದಂತಾಗಿದೆ. ಆದರೂ ಲಾಭವೊಂದೇ ಮುಖ್ಯವಲ್ಲ. ಲಾಭಕ್ಕಾದರೂ ಮಾಡಬೇಕು, ಲಾಭ ವಿಲ್ಲದಿದ್ದರೂ ಮಾಡಬೇಕು. ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯ ಮಾಡು ವುದಕ್ಕಾದರೂ ಘಾಡಬೇಕೆಂಬುದರಲ್ಲಿ ಅರ್ಥವಿದೆ. ಒಟ್ಟನಲ್ಲಿ ಲಾಭವಿದೆಯೆಂಬುದು ಇದರಿಂದ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೋಚರವಾಗತಕ್ಕ ಅಂಶ.

ಆಮೇಲೆ ಡಿಪ್ರೀಸಿಯೇಷನ್ ಫಂಡನ್ನು ನೋಡುವು ದಾದರೆ ಇವತ್ತಿನವರೆಗೂ ಬಂದಿರುವುದು 9 ಲಕ್ಷ 65 ಸಾವಿರ ಲಾಭ, ಡಿಪ್ರೀಸಿಯೇಷನ್ ಎರಡು ಸೇರಿದರೆ 15 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬಂದಿದೆ. 23 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾ ಗಳಲ್ಲಿ 15 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಹೋದರೆ ಇನ್ನುಳಿಯು ವುದು 7 ಲಕ್ಷ 83 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳು. ಇದಕ್ಕೆ ಭಾರಿ ಹಣವನ್ನು ಹಾಕಿದೆ, ವ್ಯಾಪಾರ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದರ ಲಾಭಲಾಭಗಳನ್ನು ನೋಡಬೇಕೆಂಬ ಭಾವನೆ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ, ಅಂದ ಮಾತ್ರದಿಂದಲೇ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲವೇ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಉಪಯುಕ್ತ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವುಗ ಳನ್ನು ಮರೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಸರಾಸರಿ ಡಿಸೆಂಬರ್ ಆಖೈರ್ ವರೆಗೆ ಬಂದಿರತಕ್ಕ ಉತ್ಪನ್ನ ಶೇಕಡ 10.62 ಇಷ್ಟು ಲಾಭ ಬಂದಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು.—ಇಷ್ಟು ನಿವ್ವಳಲಾಭವೇ?

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.—ಹೌದು, ಇಷ್ಟೂ ನಿವ್ವಳ ನಷ್ಟೆ. ಇಂಥಾದ್ದರಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೊಬ್ಬರು ಈ ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ಆಡಳಿತ ನಡೆಸತಕ್ಕಂಥವರು ಆಷ್ಟೊಂದು ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು Indirect ಆಗಿ ಆರೋಪಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಉದ್ಯುಕ್ತರಾ ದರೆಂದು ನನಗೆ ಭಾಸವಾಯಿತು. ಆದರೆ ಆ ರೀತಿಯಾ ಗಿಲ್ಲ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಇದನ್ನು organise ಮಾಡಿದ ವರು ಶ್ರೀಮಾನ್ ನರಸಿಂಹಯ್ಯನವರು. ಅವರು ಮಹ ನತ್ತಿನಿಂದ ಕೆಲಸಮಾಡಿದರು. 7 ತಿಂಗಳು ಕಾಲ ಅವರು ಮ್ಯಾನೇಜರಾಗಿದ್ದರು. ಆಗ 72 Routes ನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿತ್ತು. ಸರಾಸರಿ ದಿನದ ಉತ್ಪತ್ತಿ 3½ ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳಿತ್ತು. ಅವರ ನಂತರ ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ವೆಂಕಟ ಸ್ವಾಮಿಯವರು ಈ ಬಾಬಿಗೆ ಮ್ಯಾನೇಜರಾಗಿ ಬಂ ದರು. 10 ತಿಂಗಳು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಅವ ರನ್ನು ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯವರು ವಾಪಸು ಕರೆಸಿಕೊಂಡ ದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕಾಯಿತು. ಅವರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ದಿವಸಕ್ಕೆ ಸರಾಸರಿ 7950 ರೂಪಾಯಿ ಗಳಷ್ಟು ಉತ್ಪತ್ತಿ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಆಮೇಲೆ ಶ್ರೀ ಪುಟ್ಟರಂಗಸ್ವಾಮಿಯವರು ಅಲ್ಲಗೆ ಬಂದರು. ಶ್ರೀಮಾನ್ ವೆಂಕಟಸ್ವಾಮಿಯವರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ 172 Routes ಇದ್ದುದು ಶ್ರೀ ಪುಟ್ಟರಂಗಸ್ವಾಮಿಯವರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ 170ಕ್ಕೆ ಇಳಿಯಿತು. ಆದರೂ ಅವರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ದಿನವೂ ಸರಾಸರಿ 8,035 ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಯಿತು, ಅವರಾದ ಮೇಲೆ ಈಗಿರುವ ಜನಾಬ್ ಖಲೀಲ್‌ರವರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ನೋಡುವುದಾದರೆ,— ಇವರು ಚಾರ್ಜ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು 3 ತಿಂಗಳಾಯಿತು. ಈಗ 168 Routes ಮಾತ್ರ ಇವೆ. ಹೀಗೆ ಇನ್ನೂ ಎರಡು Routes ಕಡಿಮೆಯಾದರೂ ದಿವಸದ ಸರಾಸರಿ ಉತ್ಪತ್ತಿ 8,680 ರೂಪಾಯಿಗಳು. ಈ ಎರಡು ತಿಂಗಳಿ ನಿಂದ ಪ್ರತಿ ದಿವಸವೂ ಒಂದೇ ಸಮನೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ, ಅವರು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಬಹಳ ಶ್ರದ್ಧಾಸಕ್ತಿಯಿಂದ ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈಗಿರತಕ್ಕ ನ್ಯೂನಾತಿರಿಕ್ತ ಗಳನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸಬೇಕೆಂಬ ಆಕಾಂಕ್ಷೆಯಿಂದ ಬಹಳ ಶ್ರದ್ಧೆ ವಹಿಸಿ ಕೆಲಸಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ನನ್ನ ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ. ಅನುಭವ ಪಡೆದು ಕೆಲವು ಲೋಪ ದೋಷಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲಾ ವಕಾಶ ಕೊಡತಕ್ಕುದು ಅವಶ್ಯಕವೆಂಬ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒತ್ತಿ ಹೇಳಲು ಅಪೇಕ್ಷೆ ಪಡುತ್ತೇನೆ.

ಆ ಮೇಲೆ 150 ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಆಗಾಗ್ಗೆ ರಿಪೇರಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕದ್ದು ಮತ್ತು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕಟ್ಟು ಹೋಗಿರ ತಕ್ಕದ್ದು ಇವುಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಉಳಿದುದನ್ನು ಲೆಕ್ಕಹಾಕಿ ನೋಡಿದರೆ ಹಾಲಿ ದಿನವಹಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿರುವುದು 110 ಬಸ್ಸುಗಳು ಮಾತ್ರ. ದಿನಕ್ಕೆ ಒಟ್ಟು 13,000 ಮೈಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿವೆ, ಈ ರೀತಿ ಬಹು ದೂರ ಹೋಗ ತಕ್ಕದ್ದಾಗಿ ಬಹಳ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಹಳೇ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೇ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಏಕೆಂದರೆ ಇವುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡು ಆಗಲೇ 2½ ವರ್ಷದ ಮೇಲಾಯಿತು. ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಕಟ್ಟವೆ ಇಂಥಾ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದಲೇ ಕೆಲಸ ನಡೆಸುವಾಗ ಆಗಾಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ನರ್ವೀಸ್ ಆಧಾರಣವಾಗಿ ನಿಂತುಹೋಗು ವುದು.....

ಒಬ್ಬ ಸದಸ್ಯರು.—ನರ್ವೇ ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ !!

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.—ಈ ಉದ್ಯಮದಲ್ಲರ ವ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳವರನ್ನು ಲೆಕ್ಕ ತೆಗೆಸಿ ನೋಡಿದ್ದರಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಬಸ್ಸುಗಳು ತಿಂಗಳಿಗೆ ಎರಡು ದಿವಸದಿಂದ 5 ದಿವಸಗಳವರಗೂ ನಿಂತಿರುತ್ತವೆಂದು ತಿಳಿದು ಬಂದಿದೆ. ಆದರೆ ಅವರದು ಒಂದೇ ಒಂದು ಬಸ್ಸಾದಕಾರಣ ಹೀಗೆ ನಿಂತುಹೋಗುವುದೂ ಯಾರಿಗೂ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಬೀಳುವುದಿಲ್ಲ. ಅದೇ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸಾದರೆ ಅದು ಸರ್ಕಾರಿ ವಸ್ತು, ಸಾರ್ವಜನಿಕರ ಸ್ವತ್ತು ; ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ಸಾರ್ವಜನಿಕರೆಲ್ಲರ ಕೃಪಾದೃಷ್ಟಿ ಬೀಳುವುದು. ಹೀಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಕಣ್ಣಿಗೆ ಬದ್ದು ದೇಶದಲ್ಲಿ ಭಾರಿಯಾಗಿ ಕಂಡುಬರುತ್ತಿದೆ. ಇದೇನೂ ಉತ್ಪ್ರೇಕ್ಷೆಯಲ್ಲವೆಂದು ನನ್ನ ಮಿತ್ರರಾದ ಶ್ರೀಮಾ ವೀರಣ್ಣಗೌಡರಿಗೆ ತಿಳಿಸಲಿಚ್ಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

Sri H. K. VEERANNA GOWDA.—It is no credit at all.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.—ಹೀಗೆ ಹೇಳಿದ ಮಾತ್ರದಿಂದಲೇ ಅದು ನಮಗೆ ಒಂದು credit ಎಂದು ಭಾವಿಸುವುದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸುವುದು ಅತ್ಯಾವಶ್ಯಕ. ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಕೈಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬುದನ್ನೂ ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ನಾನು ಮೊನ್ನೆ ದಿವಸವೇ ಹೇಳಿದಂತೆ ತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯವನ್ನೂ ಆಗಲೇ ಕೈಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಪರಿಣಾಮವನ್ನು ತಿಳಿಯ ಬೇಕಾದರೆ ಇನ್ನೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲಾವಕಾಶ ಕೊಡ ಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಜನಾಬ್ ಇಮಾಂಎವರು ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರ ಹೇಳಿದರು. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಇಷ್ಟು ಅವರಿಗೆ ತಿಳಿಸಬೇಕು, ಅವರು ವಿವರಿಸಿದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಉದ್ದೇಶವನ್ನಿಟ್ಟು ಕೊಂಡು ನಮ್ಮ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್‌ಗಳನ್ನು ನಾವು ಪ್ರಾರಂಭಮಾಡಿಲಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನವನ್ನು ಮೂರು ಜೋನ್‌ಗಳಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿ ಮೊದಲು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ನಂತರ ಮೈಸೂರಿಗೆ ಆದಾದನಂತರ ಶಿವಮೊಗ್ಗಾ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟಿಗೆ ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ನಡೆಸಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದೆವು. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಮಾಡುತ್ತಿರುವಾಗ ಕ್ರಮೇಣ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಭವವನ್ನು ಪಡೆದು ಇಷ್ಟು ಭಾರಿ ಹಣವನ್ನು ಹಾಕಿರುವಾಗ ಲುಕ್ಸಾನಾಗದಿರುವ ರೀತಿ ಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕೆಂಬ ದೂರ ದರ್ಶಿತ್ವದಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ನಿಧಾನವಾಗಿ ಹೆಜ್ಜೆಯಿಡತಕ್ಕುದು ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಅಲ್ಲದೆ ಇದರಲ್ಲಿ ರತಕ್ಕ ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಲು ಬೇರೆ ಕಡೆ ಯಲ್ಲಿ ಹೇಗೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ನಿಜವಾಗಿ ಲಾಭದಾಯಕವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂತೆ ಮಾಡಿ ಆದಷ್ಟು ಸಾರ್ವಕಾರ್ಯವನ್ನು ಜನರಿಗೆ ಉಂಟುಮಾಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ಯಾವ್ಯಾವ ಏರ್ಪಾಡುಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಮುಂದುವರಿಯ ಬೇಕೆಂಬ ಭಾವನೆಯಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ನಿಧಾನ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ನಾನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಿದರೆ ಸಾಕಾಗಿದೆ.

ಬಸ್ಸುಗಳು ಅಲ್ಲಲ್ಲೇ ನಿಂತು ಹೋಗುತ್ತವೆ ; ರಿಲೀಫ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಕೆಲವರು ಆಕ್ಷೇಪಣೆ ಮಾಡುವುದು ಸಾಧುವಾಗಿದೆ. ಈಗ ಎರಡೇ ರಿಲೀಫ್ ಬಸ್ಸುಗಳಿರುವುದು. ಇವು ಸಾಲದೆಂದು ತಾವುಗಳು ಸಲಹೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಅದರಂತೆ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ರಿಲೀಫ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ.

ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವ ವಿಚಾರ ವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರಿಗೆ, ಬೆಂಗಳೂರು-ತುಮಕೂರಿಗೆ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು-ಕೋಲಾರಕ್ಕೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸು ಗಳು ಓಡಾಡಲು ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಮೇಲೆ ಆ ಮಾರ್ಗ ಗಳಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಯಾವ ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೂ ಹೊಸದಾಗಿ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲವೆಂದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ತಿಳಿಸ ಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು.—ತುಮಕೂರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಲ್ಲಾ ?

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.—ಅದು ತಪ್ಪಾಗಿ ಕೊಟ್ಟದ್ದು. ಈಚೆಗೆ ವಜಾ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದವರು ಇನ್ನೂ ಒಂದು ದಿವ ಸವೂ ಕೂಡ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸಿರಲಲ್ಲ. ಅಷ್ಟರಲ್ಲೇ ವಜಾ ಮಾಡರಾಯಿತು. ಹೊಸದಾಗಿ ಕೊಡಕೂಡದೆಂಬ ಉದ್ದೇಶ ಇದರಿಂದ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನೇ ಮುಂದುವರಿಸಬೇಕೆಂದು ನಮ್ಮ ಆಶಯ. ಈಗೆಲ್ಲೆ ಹೋದರೂ ದೂರವಾದ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಎಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸದ್ಯಕ್ಕೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲವೋ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಅಲ್ಲಿನ ಜನರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿ ಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದೆ ಅಷ್ಟೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಒಂದು ಷರತ್ತನ್ನು ಅವರಿಗೆ ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಏನೆಂದರೆ.—

Subject to the condition of nationalisation ಹಾಕಿಯೇ ಅವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದು. ನಾವು ಕೇಳಿದ ಕೂಡಲೆ ಯಾವ ರಸ್ತೆಯನ್ನಾಗಲೀ ಅವರು ಬಿಟ್ಟುಕೊಡಬೇಕೆಂದೂ, ಆ ಬಗ್ಗೆ ಅವರಿಗೆ ಯಾವ ಪರಿಹಾರ ದ್ರವ್ಯವನ್ನೂ ಕೊಡಲಾಗುವುದಿಲ್ಲ ವೆಂದೂ, ಷರತ್ತು ಹಾಕಿ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ. ಹಾಗೆ ನಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುವ ತನಕ ಖಾಲಿ ಬಿಟ್ಟಿರುವುದಕ್ಕಿಂತ, ಆದಷ್ಟು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಆದಾಯ ಬರಲೆಂಬ ಒಂದು ಸದುದ್ದೇಶದಿಂದಲೇ ಕೊಡಲಾಗಿದೆ ಯೆಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸುವಾಗ ಆ ವಿಧಾನ ಎಷ್ಟು ಸಾಧು ವಾದದ್ದು ಎಂಬುದು ತಾನಾಗಿಯೇ ವ್ಯಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಓವರ್‌ಲೋಡಿನ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನಾಡಿದ್ದಾರೆ. ನಿಜ. ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸಿನವರು ಓವರ ಲೋಡ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಅಂಥಾ ಓವರ್ ಲೋಡಿಂ ಗಿಗೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಮತ್ತು ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಮೈಲಿಯೊಂದಕ್ಕೆ 8 ಕಾಸುಗಳಂತೆ ಚಾರ್ಜು ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ಈ ಎರಡು ಕಾರಣಗಳಿಂದಲೂ ಈ ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಕಮ್ಮಿಯಾಗಿದೆ. ಅಂದರೆ ಖಾಸಗೀ ಜನರು ಈ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ಪಡೆಯುತ್ತಿರುವ ಲಾಭಕ್ಕಿಂತ ಇಲ್ಲಿ ಕಮ್ಮಿಯಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಈ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಿವಾರಣೆ ಮಾಡದೆ ಸರ್ಕಾರ ದವರೇನೂ ಸುಮ್ಮನೆ ಕೈಕಟ್ಟಿ ಕುಳಿತು ಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ಒಂದು ಮಸೂದೆಯನ್ನೇ ತಯಾರು ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ಬಹಶಃ ಅದು ಸದ್ಯದಲ್ಲೇ ತಮ್ಮೆಲ್ಲರ ಅನುಮತಿಯ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಬರಲಿರುತ್ತ. ಆಗ ತಾವೆಲ್ಲರೂ ದೊಡ್ಡ ಮನಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಆ ಒಲ್ಲಗೆ ತಮ್ಮ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಬಹಳ ಜಾಗ್ರತೆ ಯಾಗಿಯೇ ಈ ಲೋಪ ದೋಷಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಅವಕಾಶ ತಾನಾಗಿಯೇ ಉಂಟಾಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನು ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಕೆಲವು ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ I wish to draw the attention of the House to question No 27 tabled by Sri S. Kariyappa, ಆ ಪ್ರಶ್ನೆಯ ಸಂಬಂಧ

(ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು)

ದಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾ ಹಿಂದೆ ಇದು ಸರಿಯಾಗಿ ನಡೆಸುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ, ಆ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರೂರವಾದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಂಡು, ಅನೇಕರಿಗೆ ಕೆಲಸದಿಂದಲೇ ವಜಾ ಮಾಡಿ ಎಲ್ಲರೂ ಮನಃಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವಂತೆ ಮಾಡಿರುವ ಕಾರಣ, ಕಳೆದ 3 ತಿಂಗಳಿಂದ ಕೆಲಸ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಆಗಲೇ ಉತ್ತರ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ಕಾರಣ ಈಗ ಹೆಚ್ಚು ಹೇಳತಕ್ಕ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇಲ್ಲ. ಬಸ್ ಡ್ರೈವರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಕಂಡೆಕ್ಟರುಗಳಿಗೆ ನಾವು ಕೊಡುತ್ತಿರುವಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿನ ಸಂಬಳಗಳನ್ನು ಮತ್ತೆ ಯಾರೂ ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅವರಿಗೆ ಕೊಡ ತಕ್ಕ ದಿನ ಭತ್ಯದ ಖರ್ಚು ಸ್ವಲ್ಪ ಕಮ್ಮಿಯಾಗಿರುತ್ತೆ. ಅದರಿಂದ ಅವರಿಗೆ ಒಂದು ಈ ಚಪಲ ಹುಟ್ಟಿ ತಪ್ಪು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಹೋಗಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದರು. ಆದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಕೆಲಸಗಳನ್ನೂ ಒಂದೇ ಸಾರ್ತಿಗೆ ಪರಿಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಮಾಡುವುದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾದ ವಿಚಾರ. ಅದಕ್ಕೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಕಾಲಾವಕಾಶಬೇಕು. ಹಾಗೆ ತಪ್ಪು ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆಂದು ಕಂಡು ಬಂದ 192 ಜನರನ್ನು ಡಿಸ್‌ಮಿಸ್ ಮಾಡಿದ್ದೇ, ಈಗ ಎಲ್ಲಾ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳೂ ನರಿಯಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿವೆಯೆಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಾಂತ.

ಇನ್ನು ಈ timings ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು ಈಗಾಗಲೇ ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹಳೆಯದಾಗಿ ಇರುವುದರಿಂದ, ಈ ತೊಂದರೆಗೆ ಕಾರಣವಾಗಿರುತ್ತೆಂದು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುವಾಗ, ಅವುಗಳನ್ನು ಬೇಗ ನರಿಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿಸಿದರೆ ಸಾಕಾಗಿದೆ.

Sri G. A. ACHARYA.—Is it not possible to purchase new buses from depreciation amount as well as from amount that the Government are going to obtain by selling old buses?

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.—It is a very useful suggestion. ನಾವೂ ಇದನ್ನೇ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈಗ ನಮ್ಮಲ್ಲಿರತಕ್ಕ 25 ಹಳೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾರಾಟಮಾಡಿ, ಹಾಗೆ ಬರತಕ ಹಣಕ್ಕೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಭಾಗ ಡಿಪ್ರಿಸಿಯೇಷನ್ ಫಂಡಿನಿಂದ ಹಾಕಿ 30 ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬ ಆಲೋಚನೆಯನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಚೆನ್ನಬೈರೇಗೌಡರು.—ತಾವು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸ್ಪೇರಾಗಿ ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನಿಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ?

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.—ಸಧ್ಯಕ್ಕೆ ಎರಡು ಸ್ಪೇರ್ ಬಸ್ಸುಗಳಿರುತ್ತವೆಂದು ಆಗಲೇ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ನಾನು ಹೇಳತಕ್ಕ ಉತ್ತರವನ್ನೇ ಕೇಳಬಾರದೆಂದು ತಾವು ಮನಸ್ಸುಮಾಡಿರುವಾಗ ನಾನು ಹೇಳಿದ್ದು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ಹೀಗೆ ಬರುತ್ತದೆ? ಅದಕ್ಕೆ ನಾನೇನು ಮಾಡಲಿ? ಆದರೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಅಂಶವನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಬಸ್ ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳಿಂದಲೂ ಅನುಭವ ಪಡೆದಿರುವಂಥ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಎಂ. ಎಸ್. ದ್ಯಾವೇಗೌಡರ ಮತ್ತು ಸಿ ಪಿ. ಸಿ. ಕಂಪೆನಿಯವರ ಸೂಚನೆಯಂತೆ ನಾವೂ 4 ಸ್ಪೇರ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಆದರೆ ಈಗ 2 ಇವೆ. ಆದರೆ ಇನ್ನುಳಿದ 2 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಸ್ಪೇರಾಗಿಡಲು ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನೂ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಜನಾಬ್ ಇಮಾಂರವರು ಹೈದರಾಬಾದಿನಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳ ಆಡಳಿತವನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಅದು ಎಷ್ಟು ದೀರ್ಘ ಕಾಲದಿಂದ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ, ಮತ್ತು ಇಲ್ಲಿಯ ಯೋಜನೆ ಎಷ್ಟು ಕಾಲದಿಂದ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಯೆಂಬುದನ್ನು ತಾಳೆ ಹಾಕಿ ನೋಡದೆ, ಬಾಕಿ ಎಲ್ಲಾ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲೂ ಇದಕ್ಕೂ, ಅದಕ್ಕೂ ಹೋಲಿಸಿ ಮಾತನಾಡಿದ್ದು ಅಷ್ಟು ಸೂಕ್ತವಾಗಿದ್ದಂತೆ ಕಾಣಲಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಸಾಕು. ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ನಿಕಟ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನಿಟ್ಟುಕ್ಕೊಂಡು, ರೈಲ್ವೆ ಇಲಾಖೆಯವರ ಆಡಳಿತಕ್ಕೊಳಪಟ್ಟು ನಡೆಯುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ, ಲಾಭ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಅಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತಿರಬಹುದು ಆದರೆ ಈಗತಾನೆ 2–3 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿತವಾದ ಈ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು 20 ವರ್ಷಗಳ ಮೇಲ್ಪಟ್ಟು ಸ್ಥಾಪಿತವಾದ ಇಲಾಖೆಯೊಡನೆ ಹೋಲಿಸತಕ್ಕುದ್ದು ಎಷ್ಟು ಸಾಧುವಾಗಿದೆಯೆಂಬುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೇ ಆಲೋಚಿಸತಕ್ಕುದಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಮುದ್ದಾಸಿನಿಂದ ತಿರುಪತಿಗೆ ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಬರುತ್ತಿರುವುದರ ಏನಾ ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಂಪೆನಿಯವರೇ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಜನಾಬ್ ಜೆ. ಮಹಮದ್ ಇಮಾಂರವರು.—ಬಾಂಬೆಯಲ್ಲಿ ಯಾವ ಸಿಸ್ಟಂ ಇದೆ?

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದಯ್ಯನವರು.—ಮಾನ್ಯ ಇಮಾಂರವರು ಹೈದರಾಬಾದಿಗೆ ಹೋಗಿ ಎಲ್ಲಾ ವಿಷಯಗಳ ಅನುಭವವನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದರಿಂದ ನಾನು ಆ ಹೈದರಾಬಾದಿನ ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳಿದೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಇರುವ ಕೊರತೆಗಳು ಅನೇಕವಾಗಿವೆ. ಒಂಡವಾಳ ಅಲ್ಪ ಕಾಲಾವಧಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಆದ್ದರಿಂದ ಅಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪ ಲೋಪ ದೋಷಗಳಿರುತ್ತೆಂಬುದು ನಿರ್ವಿವಾದ ವಾದ ಅಂಶ.

ಇನ್ನು ಬಸ್ಸು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರದವರು ಏನೋ ಒಂದು ಯೋಜನೆ ಮಾಡಿಬಿಟ್ಟು, ಈಗ ಕೈಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಕುಳಿತಿದ್ದಾರೆಂದು ತಾವುಗಳ್ಯಾರೂ ಭಾವಿಸಬಾರದು. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಕ ಅಂಶಗಳನ್ನೂ ಶೇಖರಿಸಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಯು 5 ವರ್ಷದೊಳಗಾಗಿ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಜಾರಿಗೆ ಬರಲು ಏನೇನು ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕೋ ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಬಾಬಿಗೆ ಅಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಆಗಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ 4 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತೆ. ಜನರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಲಾಭ ಬರಬೇಕು, ಪ್ರಯಾಣೀಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿರಬೇಕು, ಜನರಿಗೆ ಬಸ್ಸಿನ ಪ್ರಯಾಣ ಆನಂದವಾಗುವ ರೀತಿ ಇರಬೇಕು, ಎಂಬ ಇತ್ಯಾದಿ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಒದಗಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ 4ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ನಾವು ಹಾಕಿರತಕ್ಕ ಒಂಡವಾಳವೆಲ್ಲ 8 ಲಕ್ಷ ಹೀಗೆ ಈ ಎಲ್ಲಾ ಅಂಶಗಳನ್ನೂ ತಮ್ಮ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳದೆ ಆ ಟೀಕೆಮಾಡಲೇ ಬೇಕೆಂಬ ಒಂದೇ ಒಂದು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಮಾಡಿರತಕ್ಕ ಟೀಕೆಗಳು ಎಷ್ಟು ಸಾಧುವಾದುವುಗಳೆಂಬ ಅಂಶವನ್ನು ಆಲೋಚನೆ ಮಾತಲು ಅದನ್ನು ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೇ ಬಿಟ್ಟುಬಿಡುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ನಾನು ಇದರಲ್ಲಿ ಲೋಪದೋಷಗಳಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ. ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲೇ ಅವು ಅಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪ ಇರುತ್ತವೆಂದು ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಈಗ ತಾವು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಮರೆಯದಂತೆ ಜ್ಞಾಪಕದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಅವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟು ಜಾರಿಗೆ ತರಲು ಪ್ರಯತ್ನಪಡುತ್ತೇವೆಂದು ಉತ್ತರ ಹೇಳಿದರೆ ಸಾಕಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ನಮಗೀಗ ಈ ಬಾಬಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಆದಾಯ ಬರುತ್ತಿರುವು

ದೆಲ್ಲಾ ದೂರವಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ಮಾತ್ರ. ಚಿತ್ರದುರ್ಗ, ಶಿವಮೊಗ್ಗ, ಹಾಸನ ಇಂಥಾ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳಿಂದ ಹೆಚ್ಚು ಸಂಪಾದನೆ ಇದೆಯೆಂದು ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಆ ಬಗ್ಗೆ ತಿಳಿಸಿದರೆ ಸಾಕೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ ಆಗಲೇ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಜಿ. ಎ. ಆಚಾರ್ಯರವರು ಕೊಟ್ಟ ಸಲಹೆಯಂತೆ ನಮ್ಮಲ್ಲರತಕ್ಕ ಹಳ್ಳೀ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಮಾರಾಟ ಮಾಡತಕ್ಕ ಮತ್ತು ಕೆಲವು ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇವೆಂಬುದನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ತಿಳಿಸಿದ್ದೇನೆ. ಹಾಗೆ ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತಂದ ನಂತರ ಈ ಬಾಬನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ತರತಕ್ಕ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳು ನಡೆಯುವಂತೆ ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನೂ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಮತ್ತೆ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಇದು ನಡೆಯುವ ಬಗ್ಗೆ ಕೂಡ ಒಂದು ಹೆಜ್ಜೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗಲು ಎಲ್ಲ ಪ್ರಯತ್ನಗಳನ್ನೂ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಉಪಯುಕ್ತವಾದ ಮತ್ತು ಅಮೂಲ್ಯವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿರುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆಲ್ಲ ನನ್ನ ವಂದನೆಗಳು.

Mr. SPEAKER.—The question is :

"That a sum of not exceeding Rs. 34,59,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952 in respect of 'Receipts from Road Transport Schemes—Working Expenses'."

The motion was adopted.

Mr. SPEAKER.—The House will now adjourn for lunch and meet after half an hour.

The House adjourned for lunch at One Minute past Ten of the Clock and reassembled at Thirty-six Minutes past Ten of the Clock, Mr. Speaker (The Hon'ble Sri V. Venkatappa) in the Chair.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಹನುಮಯ್ಯನವರು (ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಜಿಲ್ಲೆ).—ಸೋಮವಾರದ ದಿವಸ ಸಭೆಯನ್ನು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಅಥವಾ ಮಧ್ಯಾಹ್ನ ನಡೆಸುತ್ತೀರೆಂಬುದನ್ನು ಈಗಲೇ ತಿಳಿಸಿದರೆ ಅನೇಕರು ಊರಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬರಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಸ್ವಲ್ಪ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಿತ್ತು.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಈ ಸಾಯಂಕಾಲ ಕೂಡ ಸಭೆಯಿದೆ. ಆಗ ಹೇಳೋಣ.

The Hon'ble Sri H. C. DASAPPA (Minister for Finance and Industries)—I have no objection to either course. If the House finds it convenient to have a afternoon Session that day, we have no objection.

ಅಧಕ್ಷರು.—ಮೊದಲು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಸಭೆ ಸೇರುವುದು ಅನುಕೂಲವೆಂದು ಗೊತ್ತುಮಾಡಿತ್ತು.

The Hon'ble Sri H. C. DASAPPA.—But, so far as Government are concerned, I am more inclined to accommodate the House.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಚನ್ನಬ್ಯೆರೆಗೌಡರು (ಬೆಂಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆ).—ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಮಾಡುವುದೇ ಒಳ್ಳೆಯದು.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು (ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆ).—ಸಾಯಂಕಾಲ ಒಂದು ಸಮಾರಂಭವಿದೆ, ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ದಿನ 4 ಗಂಟೆಗೆ ಸೇರುವ ಸಭೆಯನ್ನು ಜಾಗ್ರತೆ ಪೂರೈಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೆ ?

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—ಬಹುಶಃ ಆ ವೇಳೆಗೆ ಮುಗಿಯಬಹುದು.

DEMAND No. 40—IRRIGATION

68. Construction of Irrigation, Navigation, Embankment and Drainage Works outside the Revenue Account.

The Hon'ble Sri T. MARIAPPA (Home Minister).—Sir, on the recommendation of His Highness the Maharaja, I beg to move :

"That a sum not exceeding Rs. 96,03,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Construction of Irrigation, Navigation, Embankment and Drainage Works outside the Revenue Account'."

Mr. SPEAKER.—Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 96,03,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Construction of Irrigation, Navigation, Embankment and Drainage Works outside the Revenue Account'."

Insufficiency of Grants for completion and or extension of Irrigation Schemes.

Sri B. HUTCHE GOWDA (Tumkur District—General) —Sir, I beg to move:

"That the demand under the head "68. Construction of Irrigation, Navigation, Embaukment and Drainage Works outside the Revenue Account" for Rs. 96,03,000 be reduced by Rs. 100 (to raise a debate on the inadequacy of sufficient grants for early completion and extension of irrigation schemes.)

ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಬೆಳೆ ಬೆಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ ನೀರಾವರಿ ಅನುಕೂಲತೆಯು ಎಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಒದಗಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ಅನೇಕವೇಳೆ ಒತ್ತಿ ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಸರ್ಕಾರದವರೂ ಕೂಡ ಅದರ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ತೀವ್ರಾನಕ್ತಿಯನ್ನು ವಹಿಸುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಅಲ್ಲದೆ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರಿಗೆ ನೀರಾವರಿ ಸೌಕರ್ಯವಿಲ್ಲದೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಅವರು ಮಾಡಿದ ಕೆಲಸವೆಲ್ಲಾ ವ್ಯರ್ಥವಾಗಿ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ ಎಂದು ಗೊತ್ತಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ವರ್ಷ ಹಣ ಒದಗಿ

(SRI B. HUTCHE GOWDA.)

ಸಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ ಬಹಳ ಆಶ್ಚರ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ತಾವು ತಂದ ತುಂಗಾ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್‌ಗೆ 70 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಇದ್ದದ್ದನ್ನು 198ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗೆ ರಿವೈಸ್ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಈ ವರ್ಷ ಅದಕ್ಕೆ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದು 16 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ. ಈ ಯೋಜನೆ ಮಂಜೂರಾಗಿ ಆಗಲೇ 5 ವರ್ಷ ಆಯಿತು. 5 ವರ್ಷಕ್ಕೆ 25 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿನ ಕೆಲಸ ಮಾತ್ರ ಆಗಿದೆ. ಇನ್ನು 173 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಕೆಲಸ ಬಾಕಿ ಇದೆ. ಈ ರೀತಿ 16 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿನಂತೆ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಇನ್ನು 10 ವರ್ಷ ಆದರೂ ಅದು ಪೂರ್ತಿಸುವ ಹಾಗಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಇದಕ್ಕೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಾಗಿ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಖರ್ಚು ಮಾಡುವುದಲ್ಲದೆ, ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಿದ ಖರ್ಚಿಗೆ ತಕ್ಕ ಪ್ರತಿಫಲ ದೊರೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ತಕ್ಷಣ ಪ್ರತಿಫಲ ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಅನೇಕ ಸಲ ಮಾರಾಮತ್ತು ಶಾಖೆಯ ಸಚಿವರೇನೋ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಆದರೆ ಅದು ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಬಡ್ಜೆಟ್ ನೋಡಿದರೆ ಈ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೆ ಖರ್ಚಾಗಿರುವುದರಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಭಾಗ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಖರ್ಚಿಗೇ ಹೋಗಿದೆ. ಇದೇರೀತಿ ಲಕ್ಕವಳ್ಳಿ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟ್‌ಗೂ ಸಹ ಹಿಂದೆ 9 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಅಂದಾಜು ಆಗಿದ್ದದ್ದು ಈಗ 20 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಆಗಿದೆ. ಇದುವರೆಗೂ ಖರ್ಚಾಗಿರುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ 43ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಮಾತ್ರ. ಹೀಗಾದರೆ ಅದು ಪೂರ್ತಿಯಾಗುವುದು ಯಾವಾಗ? ಅದೂ ಹೋಗಲಿ, ಈ ವರ್ಷ ಕೊಟ್ಟಿರುವ 15 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿನಲ್ಲಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಖರ್ಚು 5ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ತೋರಿಸಿದ್ದೀರಿ. ಎಂದರೆ ಒಟ್ಟು ಆಗತಕ್ಕ ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಬಹುಭಾಗ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೇ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ಕೆಲಸ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಅದರಿಂದ ಎಷ್ಟು ಪ್ರತಿಫಲ ದೊರೆಯಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ದೊರೆಯದೇ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಕೆಲಸ ಪೂರೈಸಿದಲ್ಲಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ಹಣ ಉಳಿಯುವುದಲ್ಲದೆ ಪ್ರತಿಫಲವೂ ಜಾಗ್ರತೆಯಾಗಿ ಬಂದು ಹಾಕಿದ ಹಣಕ್ಕೆ ಲಾಭವೂ ಕೂಡ ಬರುತ್ತದೆ ಹಾಗು ದೇಶದ ಸಂಪತ್ತು ಹೆಚ್ಚುತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದೂ ಹೋಗಲಿ, ಕೆಲವು ಸಣ್ಣ ಕೆಲಸಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳೋಣ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಒಂದೆರಡು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ತುಮಕೂರು ಜಿಲ್ಲೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಕೆಲವಕ್ಕೆ 26 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ವರೆಗೂ 4-5 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಮಂಜೂರಾಗಿದೆ.

The Hon'ble Sri T. MARIAPPA.—The other questions cannot come under this Demand Sir. It is purely outside revenue account. The main capital works are intended to be brought under this.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು.—ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ನಾನು ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ಈ ರೀತಿ ನಿಧಾನಮಾಡುತ್ತಾ ಹೋಗುವುದರಿಂದ ಲುಕ್ಸಾನಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಹೊರತು ಜನರಿಗೆ ತಕ್ಷಣ ಪ್ರಯೋಜನ ದೊರೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿರುವುದು ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಆಫೀಸರ್ ಅಲ್ಲ. ಆಫೀಸರು, ಚೀಫ್ ಎಂಜಿನಿಯರು ಇವರಿಗೆ ಆಗುವ ಖರ್ಚು ಎಷ್ಟು ಎಂಬುದನ್ನು ಅದರಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಶೇಕಡ 25 ಭಾಗ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ದೇಶದ.....

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಟಿ. ಮರಿಯಪ್ಪನವರು.—ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಖರ್ಚು not more than 10% ಅಂತ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು.—ಇರಬಹುದು. ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳೋಣ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. Pay of Establishment, Pay of Officers, ಇವೆಲ್ಲಾ ಲೆಕ್ಕಕೊಟ್ಟರೆ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ನೀವು ಕೊಟ್ಟಿರುವುದರಲ್ಲಿ ಏನೂ ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಇದು ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಸಮಸ್ಯೆಯಾಗಿದೆ.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಟಿ. ಮರಿಯಪ್ಪನವರು.—ಬಡ್ಜೆಟ್ ಎಸ್ಟಿಮೇಟ್‌ನಲ್ಲಿ 65ನೇ ಪುಟ ನೋಡಿ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ.

Pay of Officers	...	Rs. 13,530
Pay of Establishment		,, 69,448
Travelling Allowance		,, 3,600
D. A. & High Price Allowance		,, 13,721
Contingencies	...	,, 962
Tools and Plants	...	,, 61,697

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು.—ಇಷ್ಟಾಗಬೇಕಾದರೆ 2 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಆಗುತ್ತದೆಯೇ?

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಟಿ. ಮರಿಯಪ್ಪನವರು.—Tools and Plant ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಡವೆ?

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು.—Tools and Plants ಯಾವುದು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಲಾರಿಗಳಿಗೆ ಅದಕ್ಕೆ-ಇದಕ್ಕೆ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಲಕ್ಕವಳ್ಳಿ ಪ್ರಾಜೆಕ್ಟಿಗೂ ಸಹ ಆಫೀಸರುಗಳಿಗೆ 52 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಮತ್ತು proportionate ಆಗಿ ಚೀಫ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿಗೆ ಕೊಡುವುದು, ಕೂಡ ಸೇರಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು; ಸಿಬ್ಬಂದಿಗೆ 1 ಲಕ್ಷ 34 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ; ಟಿ. ಎ. 22 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ, ಡಿ. ಎ. 33,000, ಕಂಟಿಜೆನ್ಸಿ 3,000 ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ.

The Hon'ble Sri T. MARIAPPA.—How can you include the tools and plants in establishment? It is purely for the purchase of tools.

ಶ್ರೀ ಬಿ. ಹುಚ್ಚೇಗೌಡರು.—Can we get the amount back? ನಾನು ರೆಕರಿಂಗ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪೆಂಡೀಚರ್ ಮಾತ್ರ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆಯೇ ಹೊರತು ನಾನ್ ರೆಕರಿಂಗ್ ಹೇಳುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ಅದೆಲ್ಲಾ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಅನೇಕ ವರ್ಷ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಹೋದರೆ ಪ್ರಯೋಜನವಿಲ್ಲ, ಅದು ದೇಶ ಮುಂದುವರಿಯುವಂಥ ಅಥವ ಪ್ರಗತಿದಾಯಕವಾದ ನೀತಿಯಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ತೆರಿಗೆಕೊಡುವವನ ಮೇಲೆ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಹೊರೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿ ಪ್ರತಿಫಲಮಾತ್ರ ದೊರೆಯದಂತೆ ಆಗಿದೆ. ಈ ರೀತಿ ಆಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಈ ಖೋತಾ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸುತ್ತೇನೆ.

Mr. SPEAKER.—Cut motion moved:—

"That the demand be reduced by Rs. 100."

The Hon'ble Sri T. MARIAPPA.—Sir, I am extremely sorry that the Hon'ble Member has entirely misconceived the

way in which these works are progressing. I would welcome his visit to these three places particularly. Then he will realise the way in which the progress of these works has been speeded up. This year we are unable to take up these works and provide enough funds and I have admitted this on previous occasions. Having regard to the availability of finances we have tried our best to provide more money this year, particularly for the Nugu anicut. Sir, we did not want to take an arbitrary decision with regard to the execution of these works. We therefore appointed a three-man committee of experts, people who had vast experience in this field, people who were very intimately associated with these works even from the early stages and all these three engineers have gone into the whole question. Then, with regard to the availability of fina nce, they have revised the execution in such a manner as to bring it to certain stages where there will be no loss of public funds. We are following this go-slow policy with a view to save money and that money will be made use of for short term irrigation projects. Even so, we have provided this time Rs. 28 lakhs for Nugu, Rs. 16 lakhs for Thunga and Rs. 15 lakhs for Lakkavalli.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—What can you achieve with these small amounts?

The Hon'ble Sri T. MARIAPPA.—Excuse me Sir; if the Hon'ble Member in the Opposition can only go to Lakkavalli and find out in what manner we have been able to dig the foundation he will know what it is. We have met with very hard rock and perhaps the laying of the foundation has just begun. Very eminent engineers from abroad have come very recently and they have testified to the fact that the works here are going on very briskly and the manner in which they are executed is also of very high order. Even our own Institute of Engineers who visited have paid a very handsome compliment to the manner in which these works are pushed through. Of course, we have to increase the tempo of the execution of works but we have not got ample funds. These three works are of very great magnitude; they provide foodgrains for the increase in the population of the State. Bhadra would haveu nder cultivation 1,08,000 acres of land; Nugu 20,000 and Tunga 20,000 acres of land. But even though we have got the will to execute these works at a rapid pace, we find it extremely difficult to find adequate funds; but even then we want to push through Nugu so that it could be completed in the course of two years and the water could be made available for irrigation. So also we want to push through Tunga. So far as Lakkavalli is concerned, it is of such magnitude that even with the best of intentions we are unable to find the necessary amount in any one year. Therefore, naturally it takes time and we will do our best to bring it to such a stage where the Government funds will not be wasted. And as soon as the money is released from other works, *viz.* the short-term projects, as soon as the Centre comes to our aid, we will be able to push through the work at Lakkavalli.

My Hon'ble friend has made a mistake with regard to the percentage of expenditure on establishment. I have time and again stated in this House that the percentage of establishment charges to the total amount spent is the lowest in Mysore. Hon'ble Member Janab Imam was in charge of the Public Works. He is perfectly aware that what we pay here is not commensurate with what other Governments are paying as establishment charges under the Public Works Department. Granting that things have changed, even the ratio must remain the same. Therefore we are maintaining the ratio as low as possible, commensurate with the efficiency and the speed with which the works are executed. (A Voice: Change for the better!) If the Hon'ble Members were to visit the works, particularly these major works, they will see that Tunga is going ahead, Nugu is going ahead and in the case of of Lakkavalli we are just beginning to lay the first foundations. Perhaps hereafter the tempo will increase and we will try to give the fullest satisfaction. With these few words, I commend the demand for the acceptance of the House.

Sri B. HUTCHE GOWDA.—Sir, I press the cut motion.

Mr. SPEAKER.—The question is :—

"That the demand be reduced by Rs. 100."

The motion was negatived.

Mr. SPEAKER.—The question is :

"That a sum not exceeding Rs. 96,03,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Construction of Irrigation, Navigation, Embankment and Drainage Works outside the Revenue Account'."

The motion was adopted.

DEMAND No. 41—PUBLIC HEALTH.

70. Capital Outlay on Improvement of Public Health.

The Hon'ble Sri K. T. BHASHYAM (Minister for Law and Labour).—Sir, on the recommendation of His Highness the Maharaja, I beg to move :

"That a sum not exceeding Rs. 8,15,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Improvement of Public Health'."

Mr. SPEAKER.—The question is :

"That a sum not exceeding Rs. 8,15,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the ending 31st day of March 1952 in respect of 'Capital Outlay on Improvement of Public Health'."

The motion was adopted.

DEMAND No. 42—INDUSTRIAL DEVELOPMENT

72. Capital Outlay on Industrial Development.

The Hon'ble Sri H. C. DASAPPA (Minister for Finance and Industries).—Sir, on the recommendation of His Highness the Mabaraja, I beg to move :

"That a sum not exceeding Rs. 2,35,92,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Industrial Development'."

Mr. SPEAKER.—Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 2,35,92,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952 in respect of 'Capital Outlay on Industrial Development'."

Disastrous effects of Dependence of Industries on the Stores Purchase Committee.

Sri A. G. RAMACHANDRA RAO (Hassan District—General).—Sir, I beg to move :

"That the demand under the head '72' Capital Outlay on Industrial Development' for Rs. 2,35,92,000 be reduced by Rs. 100 (to raise a debate on the disastrous effects of dependence of Industries on the Stores Purchase Committee)."

Out of these Rs. 2,35,92,000, Rs. 29 lakhs go towards shares in commercial investment. Of the balance of Rs. 2,06,92,000, investment on the Iron and Steel Works comes to Rs. 15,50,000. So we are concerned with, as I have put it in the motion, Rs. 191 odd lakhs. This comprises about one dozen industries. How the equipment for industries and raw materials for the industries have to be ordered from the Stores Purchase Committee? This Stores Purchase Committee, I understand, has not met for the past two years and is being worked by the Secretary. That means to say that the dictatorial powers of the Secretary will have to operate for the working of these one dozen industries and during my visit to several of these industries they have bitterly complained that there is a good deal of delay in passing orders either for supply of equipment or for the supply of raw materials.

Now, sir, the cry has been that departments should be run on business lines. We in Mysore find the reverse of it. The industries are being run on departmental methods. The effect has been that neither equipment nor raw materials are supplied in time and the consequence has been poor results that we see from working these several industries. The best policy would be to separate the existing Stores Purchase Department from purchase for industrial undertakings. There is an anomaly in the present management. The Secretary

of the Stores Purchase Committee is a much smaller person than the Director of Industries. When the Director of Industries who has got experience and who has got knowledge of the several undertakings, asks for the supply of particular raw materials and equipment, that he should be made to depend on a Secretary who is lower in status and who, further, has had no experience whatsoever of the industries, is anomalous and degrading. That is potent factor for the industries not working properly. Therefore I submit that immediately the operations of the Stores Purchase Committee be limited to the Government departments and an independent Stores Purchase Committee for Industries only be constituted, or I would even go to the extent of suggesting that the Director of Industries be entrusted with this work. That would improve the present state of affairs. It is the conviction of many and I hope the Government will agree with this view, that with a little more circumspection and better business methods our industrial undertakings would bring better profits. They would be a model for others instead of becoming a bye-word. With these words I beg to move this cut motion and I hope the Government will accept it.

Mr. SPEAKER.—Cut motion moved :

"That the demand be reduced by Rs. 100."

The Hon'ble Sri H. C. DASAPPA.—Mr. Speaker, Sir, I am glad that my Hon'ble friend Sri A. G. Ramachandra Rao has raised a debate on this subject with which, let me say at the very outset, Government are not disagreeable. The criticism that the industrial concerns must be managed as business concerns is perfectly valid and the Government have no difference on that point also. Let me state certain facts. Among the industries here,—there are undoubtedly a good many of them—the major one is the Mysore Iron and Steel Works of Bhadravati. The Stores Purchase Committee rules do not apply to the Mysore Iron and Steel Works because years ago they found that a system of going through the Stores Purchase Committee for every purchase was really hampering the work there and therefore they secured exemption from the operation of the rules of the Stores Purchase Committee. They have got a Board of Management, fairly a high-power one, with the Minister himself for the moment as Chairman and departmental heads for Electricity, Forest and so on and some non-official gentlemen as members. So these things are looked after by the Board and the procedure is exactly the same as what is followed by the Stores Purchase Committee. That is to say, tenders are called for and invariably, unless it be in very exceptional cases, the lowest tender is accepted. For most of the major purchases like plant and machinery, the tenders are called for in India and in England through the Trade Agent for Mysore. He follows exactly the same procedure as the Supply Mission for India would follow. Of course, whoever calls for tenders, the lowest tenders are accepted, and that is the position.

Sir, as regards the other point that these concerns should be managed in a purely businesslike manner and not tied to the apron-strings of the Stores Purchase Committee presided over by an officer not of very high standing, at any rate not as high as the Director, I say that there is room for criticism and Government are now thinking as to what exactly would be the best arrangement. I may also assure the Hon'ble Member that the other industries are under the management of Boards where experts and others are members. As I said the other day with regard to the recommendations of Shri Kasturbhai Lalbhai, the setting up of an organisation for running these industries is under close examination and we want to fashion or hammer out a pattern which will conform to the other industrial concerns run by private agencies with a large amount of autonomy and latitude for the purpose not only of purchasing stores as suggested by the Hon'ble Member Sri A. G. Ramachandra Rao but for the running of the concerns themselves.

(THE HON'BLE SRI H. C. DASAPPA.)

With regard to the suggestion that they are now run departmentally, while I do not agree to it because we have these Boards, I say that that will be a thing of the past very soon.

I think, with this assurance, the Hon'ble Member with whom I am not in disagreement and whose suggestion I welcome, will withdraw the cut motion.

Sri A. G. RAMACHANDRA RAO.—While thanking the Hon'ble Minister for the assurance, I beg leave of the House to withdraw the cut motion.

The cut motion was, by leave of the House, withdrawn.

Mr. SPEAKER.—The question is :

"That a sum not exceeding Rs. 2,35,92,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Industrial Development'."

The motion was adopted.

Mr. SPEAKER.—Next demand.

DEMAND No. 43—ELECTRICITY SCHEMES.

81-A. Capital Outlay on Electricity Schemes.

The Hon'ble Sri K. T. BHASHYAM (Minister for Law and Labour).—Sir, on the recommendation of His Highness the Maharaja, I beg to move :

"That a sum not exceeding Rs. 4,16,33,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Electricty Schemes'."

Mr. SPEAKER.—Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 4,16,33,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Electricity Schemes'."

Cut motion No. 15. Sri M. V. Krishnappa. The Hon'ble Member is not present.

The question is :

"That a sum not exceeding Rs. 4,16,33,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Electricity Schemes'."

The motion was adopted.

Mr. SPEAKER.—Next demand.

DEMAND No. 44—MISCELLANEOUS CAPITAL ACCOUT.

82-B. Capital Outlay on Road Transport Schemes.

The Hon'ble Sri H. C. DASAPPA (Minister for Finance and Industries).—Sir, on the recommendation of His Highness the Maharaja, I beg to move.

"That a sum not exceeding Rs. 7,50,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Road Transport Schemes'."

Mr. SPEAKER.—Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 7,50,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Road Transport Schemes'."

Cut motion No. 19. Sri A. Bheemappa Naik. The Hon'ble Member is not present.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ಲಿಂಗಾರೆಡ್ಡಿಯವರು (ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆ).—Sir, I want to say a few words on the demand.

ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಭೆಯ ಮುಂದಿಟ್ಟಿರುವ ಈ ಬೇಡಿಕೆಯನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುತ್ತಾ, ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸಭೆಯ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. ಬಸ್ಸುಗಳ ಸೌಕರ್ಯದ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಚರ್ಚೆಯಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತಿನ ದಿನ ಈ ಕಂಪೆನಿಯಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟು ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಬೇಕಾದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಮುಖ್ಯವಾದ ಕಾರಣ ಅಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾದ ಒಂದು ವರ್ಕ್‌ಷಾಪು ಮತ್ತು ಗ್ಯಾರೇಜ್ ಇಲ್ಲದಿರುವುದೇ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ದಯವಿಟ್ಟು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜಿಲ್ಲಾ ಕೇಂದ್ರದಲ್ಲಿಯೂ ಮತ್ತು ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ಮುಂತಾದ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಲ್ಲಿಯೂ ಎಲ್ಲಾ ಸೌಕರ್ಯವುಳ್ಳ ಒಂದು ವರ್ಕ್‌ಷಾಪನ್ನೂ ಮತ್ತು ಬಸ್ಸುಗಳು ನಿಲ್ಲುವುದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಗ್ಯಾರೇಜ್‌ಗಳನ್ನೂ ಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡಿ ಇಂದಿನ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸಬೇಕೆಂದು ನೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ದಾಸಪ್ಪನವರು.—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ವಿಚಾರವಾಗಿ ಈಗಾಗಲೇ ಸಾಕಾದಷ್ಟು

ಚರ್ಚೆಯಾಗಿ ಏನು ಭರವಸೆಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರೇನೂ ಚಿಂತಿಸಬೇಕಾದ್ದಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿಸಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ.

Mr. SPEAKER.—The question is :

"That a sum not exceeding Rs. 7,50,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Road Transport Schemes'."

The motion was adopted.

DEMAND No. 45—PROVINCIAL SCHEMES CONNECTED WITH STATE TRADING.

85-A. Capital Outlay on Provincial Schemes of State Trading.

The Hon'ble Sri H. C. DASAPPA (Minister for Finance and Industries).—Sir, on the recommendation of His Highness the Maharaja, I beg to move :

"That a sum not exceeding Rs. 20,00,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Provincial Schemes of State Trading'."

Mr. SPEAKER.—Motion moved :

"That a sum not exceeding Rs. 20,00,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Provincial Schemes of State Trading'."

There is a cut motion in the name of Sri T. Ramachar but the Hon'ble Member is not present.

The question is :

"That a sum not exceeding Rs. 20,00,000 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Capital Outlay on Provincial Schemes of State Trading'."

The motion was adopted.

DEMAND No. 46—ADVANCES AND LOANS.

46. Loans and Advances by the State Government.

The Hon'ble Sri H. C. DASAPPA (Minister for Finance and Industries).—Sir, on the recommendation of His Highness the Maharaja, I beg to move :

"That a sum not exceeding Rs. 1,25,44,500 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Loans and Advances by the State Government."

Mr. SPEAKER.—Motion moved.—

"That a sum not exceeding Rs. 1,25,44,500 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952, in respect of 'Loans and Advances by the State Government'."

The Hon'ble Member Sri G. Narayana Gowda is not present. Sri S. C. Sooryanarayana Chetty has a cut motion.

Immediate availability of Loans and Advances after sanctions.

Sri S. C. SOORYANARAYANA CHETTY (Hassan District—General).—Sir, I beg to move :

"That the demand under the head "46. Loans and Advances by the State Government" for Rs. 1,25,44,500 be reduced by Re. 1 (to urge on the Government the absolute necessity for making the Loans and Advances available immediately after they are sanctioned)."

ಸ್ವಾಮಿ, ನಾನು ಈ 'ಸಾಲ ಮತ್ತು ಮುಂಗಡ' ಕೊಡತಕ್ಕ ವಿಷಯದಲ್ಲ ನನ್ನ ಖೋತಾ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ಮಂಡಿಸುತ್ತ ಕೆಲವು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಾಲಗಳನ್ನೇನೂ ಜಾಗ್ರತೆ ಮಂಜೂರುಮಾಡಿದರೂ ಅದು ಜನರಿಗೆ ಸಕಾಲದಲ್ಲ ದೊರೆಯದೆ ಹೋಗಿ ಬಹಳ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದರೆ ನಾನೀಗ ಹಾಸನದ ಯಗಚೀ ಹೊಳೆಯ ನೀರು ನರಬರಾಯಿ ಯೋಜನೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವು ಮಾತುಗಳನ್ನಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗೆ ನಾಲ್ಕು ಲಕ್ಷ ಖರ್ಚಾಗುವಂತಿದ್ದರೂ ಕೇವಲ 2 ಲಕ್ಷವನ್ನು ಮಾತ್ರ ಮಂಜೂರುಮಾಡಿ, ಆ ಕೆಲಸ ಮುಂದುವರಿಯಲು ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲವಾಗಿ ಅದನ್ನು ಕೈಬಿಡುವ ಸ್ಥಿತಿಗೆ ಬಂದಿದೆ. ಹೀಗೆ ಕೆಲವು ಮಂಜೂರಾಗಿದ್ದರೂ ಕೆಲಸ ಮಾತ್ರ ಆಗಿರುವುದಿಲ್ಲ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು.—Loans and Advances ವಿಚಾರ ಮಾತನಾಡಿ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಸಿ. ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣಶೆಟ್ಟರು.—ಸಾಲವನ್ನೇನೋ ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ; ಕಾರ್ಯತಃ ಮಾತ್ರ ಏನು ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ, ನಮ್ಮ ನೀರು ನರಬರಾಯಿ ಯೋಜನೆ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಹಣ ಕೊಟ್ಟು ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ತರಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

Mr. SPEAKER.—Cut motion moved.—

"That the demand be reduced by Re. 1."

ಶ್ರೀ ಎ. ಸುಬ್ಬರಾಯಶೆಟ್ಟರು (ಕೋಲಾರ ಜಿಲ್ಲೆ).—ಸ್ವಾಮಿ, ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಬಹಳ ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಈ ತಕಾವಿ, ಲ್ಯಾಂಡ್ ಇಂಪ್ರೂವ್‌ಮೆಂಟ್ ಎಂಬುವುವು ಜಾರೀಲವೆ. ತಾವು ಈ ದಿವಸ ಯಾವ ತಾಲ್ಲೂಕು ಕಚೇರಿಗೆ ಹೋಗಿ ನೋಡಿ, ಯಾವ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಾಗಲೀ 5-6 ಸಾವಿರಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಸಾಲ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ನಿದರ್ಶನಗಳಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಷಯವಾಗಿದೆ; ಸರ್ಕಾರದವರೇನೋ ಈ ಜಮೀನುಗಳ ಅಬಾದಿನ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಲ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಯಾವ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಯಾವ ಅಮಲ್ದಾರರು ಈ ತಕಾವಿ ಅಥವಾ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಇಂಪ್ರೂವ್‌ಮೆಂಟ್ ಸಾಲಗಳನ್ನು ಜನರಿಗೆ, ಮಂಜೂರು ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತಾರೋ ಅವರೇ ಈ ಹಣದ ವಸೂಲಿಗೆ ಜವಾಬ್ದಾರರೆಂದು ಒಂದು ನಿಬಂಧನೆಯಿದೆಯೆಂದು ತಿಳಿದುಬಂದಿದೆ. ಹೀಗೆ ಇಂಥಾ ಒಂದು ನಿರ್ಬಂಧವಿರುವುದರಿಂದ ಅಂಥಾ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದೇತಕ್ಕೆ ಬೇಕೆಂದು ಅವರು ಸಾಲ ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದನ್ನೇ ಕಡಿಮೆಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಒಂದು ತೊಂದರೆಯಿಂದ, ಜನರಿಗೆ ಅಷ್ಟು ಪ್ರಯೋಜನ ದೊರೆಯುತ್ತಿಲ್ಲ. ಸ್ವಾಭಾವಿಕವಾಗಿಯೂ ಸಾಲಕ್ಕೆಂದು ಯಾರಾದರೂ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಿದರೆ ಅವು 3-4 ವರ್ಷಗಳಾದಾಗ್ಯೂ ಫೈಸಲಾಗದೆ ಇರುವಂಥಾ ನಿದರ್ಶನಗಳೇ ವಿಶೇಷವಾಗಿವೆ. ಯಾರಾದರೂ ಸಾಲಕ್ಕೆ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಿದರೆ, ಅವುಗಳನ್ನು ಜಾಗ್ರತೆ ಇತ್ಯರ್ಥವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯ. ಕೊಡುತ್ತೇ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನಾದರೂ ಜಾಗ್ರತೆ ತಿಳಿಸದೆ, ಸುಮ್ಮನೆ ಅರ್ಜಿಗಳನ್ನು 3-4 ವರ್ಷ ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕೊನೆಯಲ್ಲಿ ನಿನಗೆ ಸಾಲ ದೊರೆಯಲಾರದು ಎಂದು ಹೇಳಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಹೀಗೆ ಇದರಿಂದ ಅನೇಕ ತೊಂದರೆಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಸರ್ಕಾರದವರ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಮಾಡಿರತಕ್ಕದ್ದು, ರೈತರಿಗೆ ಈ ದಿವಸ ತುಂಬಾ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಿ ಪರಿಣಮಿಸಿದೆ. ಈ ರೋಪದೋಷಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತಾವು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು. ಈಗ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಮಾರ್ಟ್‌ಗೇಜ್ ಬ್ಯಾಂಕಿದೆ. ನಾವೆಲ್ಲರೂ ಹಿಂದಿನಿಂದಲೂ ಬಹಳವಾಗಿ ಹೊಡೆದಾಡಿ ಇದನ್ನು ಪ್ರತಿಯೊಂದು ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲೂ ಏರ್ಪಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಪ್ರಯತ್ನಪಟ್ಟೆವು; ಆದರೆ ಏನೂ ಸಾರ್ಥಕವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ಅಲ್ಲಲ್ಲೇ ಏರ್ಪಾಡಾಗಿರತಕ್ಕ ಕೆಲವು ಲ್ಯಾಂಡ್ ಮಾರ್ಟ್‌ಗೇಜ್ ಬ್ಯಾಂಕಿನವರು 6-7 ಸಾವಿರಕ್ಕಿಂತ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಸಾಲವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಈಗ ಅನೇಕ ವರ್ಷಗಳ ಹೋರಾಟದ ಫಲವಾಗಿ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿಗೂ ಒಂದು ಲ್ಯಾಂಡ್ ಮಾರ್ಟ್‌ಗೇಜ್ ಬ್ಯಾಂಕ್ ಬಂದಿರುತ್ತೆ, ಆದರೆ ಸಾಲಕ್ಕೆ ಅರ್ಜಿಹಾಕಿರತಕ್ಕವರ ಅರ್ಜಿಗಳು ಎಷ್ಟು; ಎಲ್ಲವೆ, ಏನಾಗಿವೆ, ಎಂಬುದನ್ನು ಸಹ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಲು ಈ ದಿವಸ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹೀಗೆ ಎಷ್ಟು ವರ್ಷಗಳಾದರೂ ಸಾಲ ದೊರೆಯದೆ ಹೋಗಿ ಕೆಲವು ಪಾರ್ಟಿಗಳು ನನ್ನ ಬಳಿಗೆ ಬಂದು; "ಸ್ವಾಮಿ, ನಮ್ಮ ಡಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್‌ಗಳನ್ನಾದರೂ ನಮಗೆ ವಾಪ್ಸುಕೊಡಿಸಿಕೊಡಿ ಸಾಕು, ನಮಗೆ ಸಾಲವೇ ಬೇಡ" ಎಂದು ತಿಳಿಸಲಾಗಿ, ನಾನು ಹೋಗಿ ಆ ಪಾರ್ಟಿಗಳ ಡಾಕ್ಯುಮೆಂಟ್‌ನ್ನು ಕೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ, ಅವುಗಳನ್ನು ಹುಡುಕಿಕೊಡುವುದಕ್ಕೇ ಎಷ್ಟೋ ತಿಂಗಳಾದವು. ಅಂದ ಮೇಲೆ ಸಾಲಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟರಮಟ್ಟಿನ ಶ್ರದ್ಧೆವಹಿಸಿ ಅವರು ಕೆಲಸ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂಬುದನ್ನು ತಾವೇ ಯೋಚಿಸಬಹುದು. ಹೀಗೆ ರೈತರು ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಾಲಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲದೆ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಹೋಗಿ ಅತುರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬಡ್ಡಿ ಕೊಟ್ಟು, ವರ್ತಕರಿಂದ ಹಣ ಪಡೆದಿರುವ ಸಂದರ್ಭಗಳೂ ಕೂಡ ಅನೇಕವಾಗಿವೆ. ತಾವು ಈ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಪರಿಹಾರಮಾಡತಕ್ಕ ಬಗ್ಗೆ ಮತ್ತು ರೂಲ್ಸುಗಳು ಇಷ್ಟೇ ದಿವಸದಲ್ಲಿ ಫೈಸಲ್ ಆಗಲೇಬೇಕೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಕಾಲನಿಗದಿಯನ್ನು ಗೊತ್ತುಮಾಡಿ, ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕ ನೌಕರರಿಗೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಕಷ್ಟು ತಿಳುವಳಿಕೆಕೊಟ್ಟು ರೈತರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ನಾನು ಪ್ರಾರ್ಥಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಮಾದಯ್ಯನವರು (ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆ ನಿಮ್ಮು ಪಂಗಡ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರ ಮುಂದೆ ಬಂದಿರತಕ್ಕ ಈ ನಿರ್ಣಯದ ಉದ್ದೇಶ, ಅಧಿಕಾರವರ್ಗದವರು, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಜಿಲ್ಲೆ ಮತ್ತು ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಇರತಕ್ಕವರು, ಸರಿಯಾಗಿ ಇದನ್ನು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ತರುತ್ತಿಲ್ಲವೆಂಬ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ತಿಳಿಸತಕ್ಕದ್ದೇ ಆಗಿರುತ್ತೆಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸಿದ್ದೇನೆ. ನಮ್ಮ ದೇಶ ವ್ಯವಸಾಯಗಾರರೇ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವಂಥ ದೇಶವಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಇಷ್ಟುಮಟ್ಟಿನ ಜನಗಳೆಲ್ಲ ತಮ್ಮ ಜೀವನೋಪಾಯವನ್ನು ಈ ವ್ಯವಸಾಯ ಒಂದರಿಂದಲೇ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಈ ವ್ಯವಸಾಯಮಾಡತಕ್ಕ ಹಂಗಾಮು ಮುಂಗಾರುಮಳೆ ಬೇಳತಕ್ಕ ಕಾಲದಿಂದ, ಅಂದರೆ ಏಪ್ರಿಲ್ ತಿಂಗಳಿಂದ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗುತ್ತದೆ. ಆಗ್ಯೆ ರೈತರಿಗೆ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಎತ್ತು ಮಗ್ಗೆರೆಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅದು ಸಕಾಲವಾಗಿರುತ್ತೆ. ಆದರೆ ಅಂಥ ತೊಂದರೆಯಲ್ಲರತಕ್ಕ ರೈತನಿಗೆ ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಾಲ ದೊರೆಯದೆ ಹೋಗಿ ಸಹಕಾರರಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ದುಬಾರಿ ಬಡ್ಡಿ ಕೊಟ್ಟು ಸಾಲ ತರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥಾ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಒಬ್ಬ ರೈತ ಸಾಲಕ್ಕಾಗಿ ಅರ್ಜಿಹಾಕಿಕೊಂಡರೆ, ಅದನ್ನು ಮಂಜೂರು ಮಾಡುವುದು ಜಾಗ್ರತೆ ನಡೆದರೆ ಅತನಿಗೆ ಅನುಕೂಲ. ಹಾಗಿಲ್ಲದೆ ಅತನಿಗೆ ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಾಲ ದೊರೆಯದೆ ಹೋದರೆ ಅನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಅತ ದುಬಾರಿ ಬಡ್ಡಿ ತೆರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ಕಾಲ ನಿಗದಿಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾದುದು. ಹೀಗೆ ತಾವು ಒಂದು ಕಾಲ ನಿಗದಿಮಾಡದೆ ಹೋದರೆ ತುಂಬಾ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ವಿಚಾರವೇನೆಂದರೆ—500 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಸಾಲ ಬೇಕೆಂದು ಯಾರಾದರೂ ಒಬ್ಬ ಅರ್ಜಿ ಹಾಕಿದರೆ ಇತನಿಗೆ ಅತನು ಕೇಳತಕ್ಕ ಸಾಲದ ಎರಡರಷ್ಟು ಅಡವನ್ನು ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಅಂದರೆ 500 ರೂಪಾಯಿ ಸಾಲ ಬೇಕಾಗಿದ್ದರೆ ಒಂದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಅಡವನ್ನು ಅವರಿಗೆ ಖಾತ್ರಿ ಬಗ್ಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಹೀಗೆ ಒಂದು ಅಸ್ತಿ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಮಾತ್ರ ಸಾಲ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇಂಥಾ ಒಂದು ಒತ್ತಾಯವನ್ನು ಹಾಕಿದರೆ ಬಡವರಿಗೆ ಅದ ಪ್ರಯೋಜನವೇನು? ಆದ್ದರಿಂದ ತಾವು ಈ ಸಂಬಂಧವಾಗಿಯೂ ಸರಿಯಾದ ಒಂದು ಏರ್ಪಾಡನ್ನು ಮಾಡಿ ಬಡವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಹೇಗೆಂದರೆ ಎಷ್ಟು ಸಾಲ ಕೇಳುತ್ತಾರೋ ಅಷ್ಟೆ ಅಡವನ್ನು ಕೊಟ್ಟರೆ ಸಾಕೆಂದು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಸಾಧುವಾಗಿದೆ. ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವರಿಗೆ ಜಮೀನಾಗಲೀ, ಮನೆಯಾಗಲೀ ಯಾವುದೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಹಾಗೆ ಬರಿ ಒಂದು ಸ್ಥಿರಆಸ್ತಿ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆಯೇ ಸಾಲ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳುವುದಾದರೆ, ಇಂಥ ಸ್ಥಿರಾಸ್ತಿ ಇಲ್ಲದ ಜನಗಳಿಗೆ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಆಗರೆ ಸಾಲ ಕೇಳತಕ್ಕ ಮನುಷ್ಯನು ಯೋಗ್ಯನಾಗಿ, ಯಾರದಾದರೂ ಜಮೀನನ್ನು ವಾರಕ್ಕೋ ಅಥವಾ ಗುತ್ತಿಗೆಗೋ 8-10 ವರ್ಷಗಳತನಕ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದು,

ತನ್ನ ವ್ಯವಸಾಯಕ್ಕೆ ಬೇಕಾಗುವ ಎತ್ತು ಪಗೈರೆ ಕೊಂಡುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದ ಪ್ರಸಂಗ ಬಂದರೆ ಅಂಥಾ ಮನುಷ್ಯನಿಗೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಸಹಾಯಮಾಡಬೇಕು? ಇಂಥಾ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನೂ ನಾವು ಆಲೋಚಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ಸಂದರ್ಭಗಳನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಎಷ್ಟೋ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಜಮೀರ್ದಾರರು ಜಮೀನನ್ನು ಹೊಂದಿ ಬೇರೆ ಊರುಗಳಲ್ಲಿ ವಾಸಮಾಡುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನೀರಾವರಿ ಜಮೀನಿರುವ ಕಡೆ ಈ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಿದೆ. ಅಂಥವರು ತಮ್ಮ ಜಮೀನುಗಳನ್ನು ವಂಶ ಪಾರಂಪರ್ಯವಾಗಿ ಗುತ್ತಿಗೆಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಆ ಜಮೀನಿನಲ್ಲಿ ಬರುವ ಅರ್ಧ ಉತ್ಪತ್ತಿಯು ಗುತ್ತಿಗೆದಾರರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಜಮೀನನ್ನು ಗುತ್ತಿಗೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವವರಿಗೆ ಕೆಲವು ವೇಳೆ ಸ್ವಂತ ಜಮೀನಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅಂಥ ಜಮೀನಿಲ್ಲದವರಿಗೆ ಪರ್ಮನಲ್ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿ ಮೇಲೆ ಅಥವಾ ಮನೆಯ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸಾಲ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬಹುದು. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಲ ಕೇಳಿರುವ ಮೊಬಲಗನ್ನು ಖಜಾನೆಯಿಂದ ಮಂಜೂರಾದ ಮೇಲೆ ತರುವುದರೊಳಗೆ ಅರ್ಧ ಭಾಗ ಖರ್ಚಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡಕೂಡದು. ಸಾಲ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವವನು ಅದನ್ನು ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಮೊದಲಿಂದಲೂ ಮೊಹನತ್ತು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

Sri K. SAMPANGI RAMIAH (Kolar District—General).—I rise to a point of order Sir, The cut motion is about the delay in the disposal of loan applications. It is not about the policy of granting loans.

Sri M. MADIAH.—The cut motion deals with the absolute necessity for making available loans and advances immediately.

ಅದನ್ನು ಮೊದಲೇ ಹೇಳಿದೆ. ಸಾಲ ಕೈಗೆ ಬರುವಾಗ್ಗೆ ಆರು ತಿಂಗಳಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಬೇರೆ ಕಡೆ ತೆಗೆದಿರುವುದಕ್ಕೆ ಬಡ್ಡಿ ಬಹಳ ಏರಿರುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಅನೇಕ ತೊಂದರೆಯಿರುವುದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೊಡುವ ಉದ್ದೇಶ ಸಾರ್ಥಕವಾಗಬೇಕಾದರೆ ಜಾಗ್ರತೆ ಸಾಲ ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಈಗ ಕೊಡುವ ಸಾಲದ ಹಣ ಸಾಲುವುದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕೊಡಬೇಕು.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ದಾನಪ್ಪನವರು.—ಸಾಲುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುವುದು ಸರಿಯಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಮಾದಯ್ಯನವರು.—ಹಣದ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಸಾಲ ದೊರೆಯುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ ಈ ಸೂಚನೆಯನ್ನು ಸಮರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಕೆ. ವೀರಣ್ಣಗೌಡರು (ಮಂಡ್ಯ ಜಿಲ್ಲೆ).—ನಾನು ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸೂಚನೆ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಇಷ್ಟ ಪಡುತ್ತೇನೆ. ಶ್ರೀ ಮಾದಯ್ಯನವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ಸಾಲವನ್ನು ಮಂಜೂರುಮಾಡುವುದು ಎಷ್ಟು ಅಗತ್ಯವೋ ಅದನ್ನು ಸಕಾಲದಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸುವುದೂ ಅಷ್ಟೇ ಅಗತ್ಯ ಅಥವಾ ಅದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚು ಅಗತ್ಯ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಅವರು ಹೇಳಿರುವುದು ವಾಸ್ತವಾಂಶವಾಗಿದೆ. ಮಂಜೂರಾದ ಮೇಲೆ ಹಣ ಕೈಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಾಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಣ ಖರ್ಚಾಗದೆ ಕೈಗೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಸ್ವಲ್ಪ ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಗಮನಿಸಿ ಯಾರಿಗೆ ಸಾಲ ಸಲ್ಲಬೇಕೋ ಅವರಿಗೆ ಸಲೀಸಾಗಿ ಸಲ್ಲುವಹಾಗೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನೊಂದು ಖೋತಾ ಸೂಚನೆ ಇದೇ ಸಂಬಂಧದಲ್ಲಿ ಬಂದಿತ್ತು. ಆದರೆ ಶ್ರೀ ನಾರಾಯಣ ಗೌಡರು ಆದನ್ನು ಮಂಡಿಸಬೇಕಾದಾಗ ಹಾಜರಿರಲಿಲ್ಲ. ಅಪ್ಪಣೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಆ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಒಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಸಾಲ ಎಷ್ಟು ಮೊಬಲಗು ಕೊಡುತ್ತೀರೋ ಆದಕ್ಕೆ ಎರಡರಷ್ಟು ಬೆಲೆ ಬಾಳುವ ಜಮೀನನ್ನು ಜಮೀನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳುತ್ತೀರಿ, ಇದು ತಪ್ಪಬೇಕೆಂದು ಶ್ರೀ ಮಾದಯ್ಯನವರು ಹೇಳಿದರು. ಆಯಾ ಕಾಲದ ಬೆಳೆ ಅಧಾರದ ಮೇಲೆ ಸಾಲ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದರೆ ಅನೇಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ನಾಟಿ ಹಾಕುವಾಗ ಇರುವ ಬೆಲೆ ಸುಗ್ಗಿಕಾಲದಲ್ಲಿ ರುವುದಿಲ್ಲ. ಆಸ್ತಿ ಆಧಾರವಿಲ್ಲದೆ ಸಾಲ ಕೊಡಬೇಕು. ನಕ್ಕರೆ ಕಂಪೆನಿಯವರು ಈ ರೀತಿ ಕೊಟ್ಟು ಬೆಳೆ ಬಂದಾಗ ಕಟಾಯಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಹಾಗೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಈಗ ಬೆಳೆದ ದವಸವನ್ನು ಸರ್ಕಾರಿ ಡಿಪೋಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾದ್ದರಿಂದ ಬೆಳೆಯ ಮೇಲೆ ಸಾಲ ಕೊಡುವ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತಂದರೆ ರೈತರು ಧಾನ್ಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಡಿಪೋಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಾಗ ಸಾಲದ ಮೊಬಲಗು ಹಿಡಿದುಕೊಳ್ಳುವ ಸೌಕರ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದವರು ಈ ಅಂಶವನ್ನು ಗಮನಿಸಿ ಅನುಕೂಲ ಪಡಿಸಿಕೊಡುತ್ತಾರೆಂದು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಕ್. ಜೋಯಿಸರು (ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆ.)—On a point of information Sir, ಕೆಲವು ಸಾಲಗಳನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ಬ್ಯಾಂಕು ಮುಖಾಂತರ ಕೊಡಿಸುವಾಗ surety ಕೊಡುವ ಸಂಪ್ರದಾಯವುಂಟು. ಅದನ್ನು ಯಾವ ಹೆಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಕರುತ್ತಾರೆಂಬುದು ಗೊತ್ತಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ದಯವಿಟ್ಟು ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಜವಾಬು ಕೊಡುವಾಗ ತಿಳಿಸಬೇಕು.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ದಾಸಪ್ಪನವರು.—ಅದು ಕಷ್ಟ, ಅದಕ್ಕೇ ಬೇರೆ ಸೂಚನೆ ತರಬೇಕು.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಕ್. ಜೋಯಿಸರು.—ಕಷ್ಟವಾದರೆ ತಮ್ಮನ್ನು ಕೇಳುವುದೇ ಇಲ್ಲ.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ ದಾನಪ್ಪನವರು.—ಈ ಸೂಚನೆಯ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ಸಾಲದ ವಿಚಾರ ಶ್ರೀ ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣ ಶೆಟ್ಟರು ಹೇಳಿದರು. ಅದು ಅರ್ಥವಾಗಲಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಸಿ. ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣ ಶೆಟ್ಟರು.—ಹಾಸನವ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ವಿಚಾರವನ್ನು ನಾನು ಹೇಳಿದೆ.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ದಾನಪ್ಪನವರು.—ಅದಕ್ಕೆ ಸಾಲ ಮಂಜೂರಾಗಿರುವಂತೆ ಜ್ಞಾಪಕವಿದೆ. ಆದರೆ ಮಂಜೂರಾಗಿರುವುದನ್ನು ಕೊಡದೇಯಿರುವುದರಿಂದ ಕೆಲಸವಾಗಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬೇರೆ ಕಾರಣದಿಂದ ಕೆಲಸವಾಗದಿರಬಹುದು ಎಂದು ಅಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೇಳಬಲ್ಲೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಎಲ್ಲಾದರೂ ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಕಾಗದ ಪತ್ರಗಳು ನಿಂತಿದ್ದರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿ ನೋಡುತ್ತೇವೆ.

ಜಮೀನನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ತಡವಾಗುತ್ತದೆಯೆಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅದನ್ನು ಒಪ್ಪುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರಲ್ಲೂ ಶ್ರೀ ಸುಬ್ಬರಾಯಶೆಟ್ಟರು ಮತ್ತು ಶ್ರೀ ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣಶೆಟ್ಟರು ಈ ವಿಚಾರ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಅವರ ಅನುಭವದಲ್ಲಲ್ಲದೆ.

(ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ದಾನಪ್ಪನವರು.)

ಅವರು ಯಾವ ನೀತಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸುತ್ತಾರೋ ಅದೇ ನೀತಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಬೇಕೆಂಬುದು ನಮ್ಮ ಆಶಯ.

ಶ್ರೀ ಎ. ಸುಬ್ಬರಾಯಶೆಟ್ಟರು.—ನಾನು ಜಮಾನು ವಿಚಾರ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ದಾನಪ್ಪನವರು.—ತಾವು ಹೇಳುವುದು ತಕಾವಿ ಸಾಲದ ವಿಚಾರ. ಅದನ್ನು ಬಹಳ ದೀರ್ಘವಾಗಿ ಆಲೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಈಗಿರುವುದೇ ಸರಿಯೆಂದು ಸರ್ಕಾರದವರು ತೀರ್ಮಾನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಂತೆ ತಡವಾಗುತ್ತಿದೆಯೆಂದು ಯಾರೂ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಜಾಮೀನು ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ತಡವಾಗಿದೆ ಅಷ್ಟೆ.

ಇನ್ನೊಂದು, ವಿಚಾರ ಈ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಬಹಳ ಬೇಗ, ಬಹು ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈಗಾಗಲೇ ಸರ್ಕ್ಯುಲರ್ ವಗೈರೆ ಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಎಲ್ಲಾದರೂ ತೊಂದರೆ ಯಾಗಿರುವ ಉದಾಹರಣೆ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬಹುದು. ಅದಕ್ಕೆ ತೊಂದರೆಯಿಲ್ಲ.

ನಾವು ಸಾಲ ಮಂಜೂರಾಗುವುದಕ್ಕೆ ತಡವಾಗ ಬಹುದೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೆವು ಆದರೆ ಮಂಜೂರಾದ ಮೇಲೂ ತಡವಾಗುತ್ತದೆಯೆಂಬ ಸೂಚನೆ ಬಂದಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚು ಕಾರಣವಿಲ್ಲ. ನೆಪಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮಂಜೂರಾದ ಮೇರೆ ಶೀಘ್ರದಲ್ಲೇ ಯಾರಿಗೆ ಸಲ್ಲಬೇಕೋ ಅವರಿಗೆ ಸಲ್ಲುವಂತೆ ಈ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸೂಕ್ತ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಮಾದಯ್ಯನವರು ಹೇಳಿರುವುದು ಬಹಳ ವಾದಾಸ್ಪದವಾಗಿದೆ. ಸಾಲ ಎಷ್ಟು ಕೊಡುತ್ತೇವೋ ಅದಕ್ಕಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಬೆಲೆ ಬಾಳುವ ಜಾಮೀನನ್ನು ಕೇಳಬಾರದು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. 500 ರೂಪಾಯಿಗಳ ಸಾಲ ಕೊಡುವುದಾದರೆ ಒಂದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳ ಜಾಮೀನು ಕೇಳುವುದು ತಪ್ಪು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಸಾಲಕೊಟ್ಟರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಬಡ್ಡಿ ಕೂಡಬೇಕು. ಎರಡೂ ವಾಪಸು ಬರಬೇಕಾದಾಗ ಸಾಲ ಮತ್ತು ಬಡ್ಡಿ ಎರಡೂ ಸೇರಿ ದ್ವಿಗುಣವಾದಾಗ ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅಂದರೆ 500 ರೂಪಾಯಿ ಸಾಲ ಮತ್ತು 500 ರೂಪಾಯಿ ಬಡ್ಡಿ ಆದಾಗ ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಬಾಳುವ ಜಾಮೀನಿರ ಬೇಕು. ಬೇಕಾದರೆ Collateral Security ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿಯಿಲ್ಲ.

ಇನ್ನು ಎರಡು ವಿಚಾರ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಬೆಳೆ ಮೇಲೆ ಸಾಲ ಕೊಡುವ ವಿಚಾರವನ್ನು ಶ್ರೀ ವೀರಣ್ಣ ಗೌಡರು ಹೇಳಿದರು. ಬೆಳೆ ಮೇರೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆ, ಆದರಲ್ಲೂ ಹತೋಟಿಯಿರುವುದರಿಂದ ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ಎಷ್ಟು ಕೊಡಬಹುದು ಎಂಬುದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿದ್ದವೀರಪ್ಪನವರು.—ಈ ವರ್ಷವೇ ಬೆಳೆ ಮೇರೆ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಪುರುವಾಡಿ.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ದಾನಪ್ಪನವರು.—ಅದನ್ನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಪ್ರೊವೈಡ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಖೋತಾ ನಿರ್ಣಯದಲ್ಲಿ ಅದು ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಡ್ಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ನೋಡಿದರೆ ಹೋದಸಲ 6 ಲಕ್ಷ 50 ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿ ಪ್ರೊವೈಡ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, actual 17 ಲಕ್ಷ 71 ಸಾವಿರ ಕೊಟ್ಟಿದೆ. ಇನ್ನು ಮುಂದೂ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದು ಕಾಣಿಸುತ್ತಿದೆ. ಹೆಚ್ಚು ಆಹಾರ ಬೆಳೆ ಬೆಳೆಯುವುದಕ್ಕೆ 61 ಲಕ್ಷ 54 ಸಾವಿರ ಆಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಸ್ಪೆಷಲ್ ಆಗಿ ಕೊಟ್ಟಿರುವ 25 ಲಕ್ಷ ತೆಗೆದರೂ ಕೂಡ ಇನ್ನೂ ಸುಮಾರು 3) ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೂ ಇದೆ. ಈ ರೀತಿ ಹೆಚ್ಚು ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ಉದ್ದೇಶವಿರೋಣದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಇದನ್ನು ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ಸೂರ್ಯನಾರಾಯಣಶೆಟ್ಟರು.—ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಕೊಟ್ಟ ಭರವಸೆಯ ಮೇರೆ ಈ ನಿರ್ಣಯವನ್ನು ಸಭೆಯ ಅನುಮತಿ ಪಡೆದು ವಾಪಸು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

The cut motion was, by leave of the House, withdrawn.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಎಸ್. ಜೋಯಿಸರು (ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆ).—Sir, I would like to speak on the main demand. ಸಾಲ ಕೊಡುವುದರಲ್ಲಿ ಎರಡು ವಿಧವಾದ ಸಾಲ ಇದೆ. ಒಂದು ಕ್ಯಾಷ್ ಕೊಡುವುದು ಇನ್ನೊಂದು ಕ್ರೆಡಿಟ್ ಸಾಲ ಕೊಡುವುದು. ಈ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಈ ಎರಡು ಪದ್ಧತಿಯೂ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿದೆ. ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಈ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾಷ್ ಸಾಲ ಮಾತ್ರ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದು ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆಯೇ ಹೊರತು ಕ್ರೆಡಿಟ್ ಸಾಲ ಕೊಟ್ಟಿರುವುದು ಇಟ್ಟಿಲ್ಲ. ಕ್ರೆಡಿಟ್ ಸಾಲ ಕೊಡುವುದು ಎಂದರೆ, ಕೊಆಪರೇಟರಲ್ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆ ಕೊಆಪರೇಟರ್ ಸೆಕ್ಯೂರಿಟಿ ಇನ್ನೊಬ್ಬರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅದು ಯಾವುದೂ ಈ ಬಡ್ಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲೂ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ಸಾಲದ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ನಮ್ಮ ಮೇರೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಆ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ವಹಿಸುವುದು ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಬಡ್ಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳು ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಬೇಕು. Loans and Advances ಎನ್ನುವುದರೊಳಗೂ ಕೂಡ ಕ್ಯಾಷ್ ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತೋರಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ತಮ್ಮ ಕ್ರೆಡಿಟ್ lend ಮಾಡಿ ಬೇರೆಯವರಿಗೆ ಸಾಲ ಕೊಡಿಸಿರುವುದನ್ನೂ ತೋರಿಸುವುದು ಸೂಕ್ತ ಎಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡಬಯಸುತ್ತೇನೆ.

ಮಾನ್ಯ ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಸಿ. ದಾನಪ್ಪನವರು.—ಅದು ಬಡ್ಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಇದೆಲ್ಲಾ Cash transactions ಗೆ ಅನ್ವಯಿಸತಕ್ಕ ವಿಚಾರ. ನಾವು ಗ್ಯಾರಂಟಿಮಾಡಿ, ನಮಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಾದರೆ, ನಮ್ಮ ಮೇರೆ ಹೊರೆ ಬೀಳುವುದಾದರೆ ಅಂಥಾ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆಯೇ ಹೊರತು ಅದಕ್ಕೆ ಪೂರ್ವಭಾವಿಯಾಗಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದನ್ನು ಕಾಣಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಗ್ಯಾರಂಟಿಕೊಟ್ಟರೆ ಎಷ್ಟು ಹಣಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ತೆಗೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ, ಪುನಃ ಕೊಟ್ಟುಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಅದು ಸಾಧಾರಣವಾಗಿ running transaction ಆದ್ದರಿಂದ ಅಷ್ಟು ಇಷ್ಟು ಎಂದು ಹೇಳುವ ಹಾಗಿಲ್ಲ. ತಾವು ಯಾರ್ಯಾರಿಗೆ ಗ್ಯಾರಂಟಿಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಪ್ರಶ್ನೆ ಹಾಕುವುದಾದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾದ ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ಯಾವಾಗಲೂ ಸಿದ್ಧನಾಗಿದ್ದೇನೆ. ಆ ರೀತಿ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ.

Sri M. N. JOIS.—The credit of the Government has been mortgaged for private individual... ...

Mr. SPEAKER.—What the Hon'ble Member says is not relevant now.

Sri M. N. JOIS.—I only wanted to suggest. That is all.

Sri H. SIDDAVEERAPPA (Chitaldrug District—General).— I want to ask one more information.

ಮುಂದೆ ಇದೇ ಲೆಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಆಕ್ಟ್ ಪ್ರಕಾರ ಕ್ಯಾಷ್ ಕ್ರೆಡಿಟ್ ಕೊಡುವುದು ಸಿಕ್ಕುವುದಲ್ಲವೇ ?

The Hon'ble Sri H. C. DASAPPA.— If the Hon'ble Member asks for information as to what loans to the concerns have been guaranteed by the Government, we can always furnish the information.

Sri D. H. CHANDRASEKHARAIYA (Chitaldrug District-General).— The Hon'ble Minister can give the information in the Budget.

The Hon'ble Sri H. C. DASAPPA.— Not in the Budget.

Mr. SPEAKER.—The question is :

" That a sum not exceeding Rs. 1,25,44,500 be granted to the Government to defray the charges which will come in course of payment during the year ending 31st day of March 1952. in respect of Loans and Advances by the State Government'."

The motion was adopted.

Recommendation by His Highness the Maharaja for introduction of Bills before the Assembly.

Mr. SPEAKER (The Hon'ble Sri V. Venkatappa).—In respect of some Bills to be introduced and considered, the recommendation of His Highness the Maharaja is necessary and it has since been received. The order of His Highness the Maharaja with regard to each Bill is as follows : —

"ORDER.

In pursuance of Clause (1) of article 207 of the Constitution of India, I, Jaya Chamaraja Wadiyar, Maharaja of Mysore do hereby recommend the introduction of the Mysore Health Cess Bill, 1951, in the Legislative Assembly.

JAYA CHAMARAJA WADIYAR
Maharaja of Mysore.

ORDER.

In pursuance of Clause (1) of article 207 of the Constitution of India, I, Jaya Chamaraja Wadiyar, Maharaja of Mysore, do hereby recommend the introduction of the Mysore Cinematograph Entertainment Tax Bill, 1951, in the Legislative Assembly.

JAYA CHAMARAJA WADIYAR,
Maharaja of Mysore.

ORDER.

In pursuance of Clause (1) of article 207 of the Constitution of India, I, Jaya Chamaraja Wadiyar, Maharaja of Mysore, do hereby recommend the introduction of the Mysore Motor Vehicles Taxation and Tools" Bill, 1951, in the Legislative Assembly.

JAYA CHAMARAJA WADIYAR,
Maharaja of Mysore.

The House will now adjourn and meet again at Four of the Clock this afternoon.

The Assembly adjourned at Thirty-six Minutes past Eleven of the Clock and reassembled at Eight Minutes past Four of the Clock, Mr. Speaker (The Hon'ble Sri V. Venkatappa). in the Chair.

Recommendation by His Highness the Maharaja for introduction and consideration of Bills before the Assembly.

Mr. SPEAKER (The Hon'ble Sri V. Venkatappa).—Recommendations have been received from Rajpramukh His Highness the Maharaja for introduction of Bills and are as follows :—

ORDER.

In pursuance of Clauses (1) and (3) of article 207 of the Constitution of India, I, Jaya Chamaraja Wadiyar, Maharaja of Mysore, do hereby recommend the introduction of the Mysore Appropriation No. 2 Bill, 1951, in the Legislative Assembly and the consideration of the Bill by the said Assembly.

JAYA CHAMARAJA WADIYAR,
Maharaja of Mysore.

ORDER.

In pursuance of Clauses 3(1) and (3) of article 207 of the Constitution of India, I, Jaya Chamaraja Wadiyar, Maharaja of Mysore, do hereby recommend the introduction of the Mysore Appropriation No. 3 Bill, 1951, in the Legislative Assembly, and the consideration of the Bill by the said Assembly.

JAYA CHAMARAJA WADIYAR,
Maharaja of Mysore.